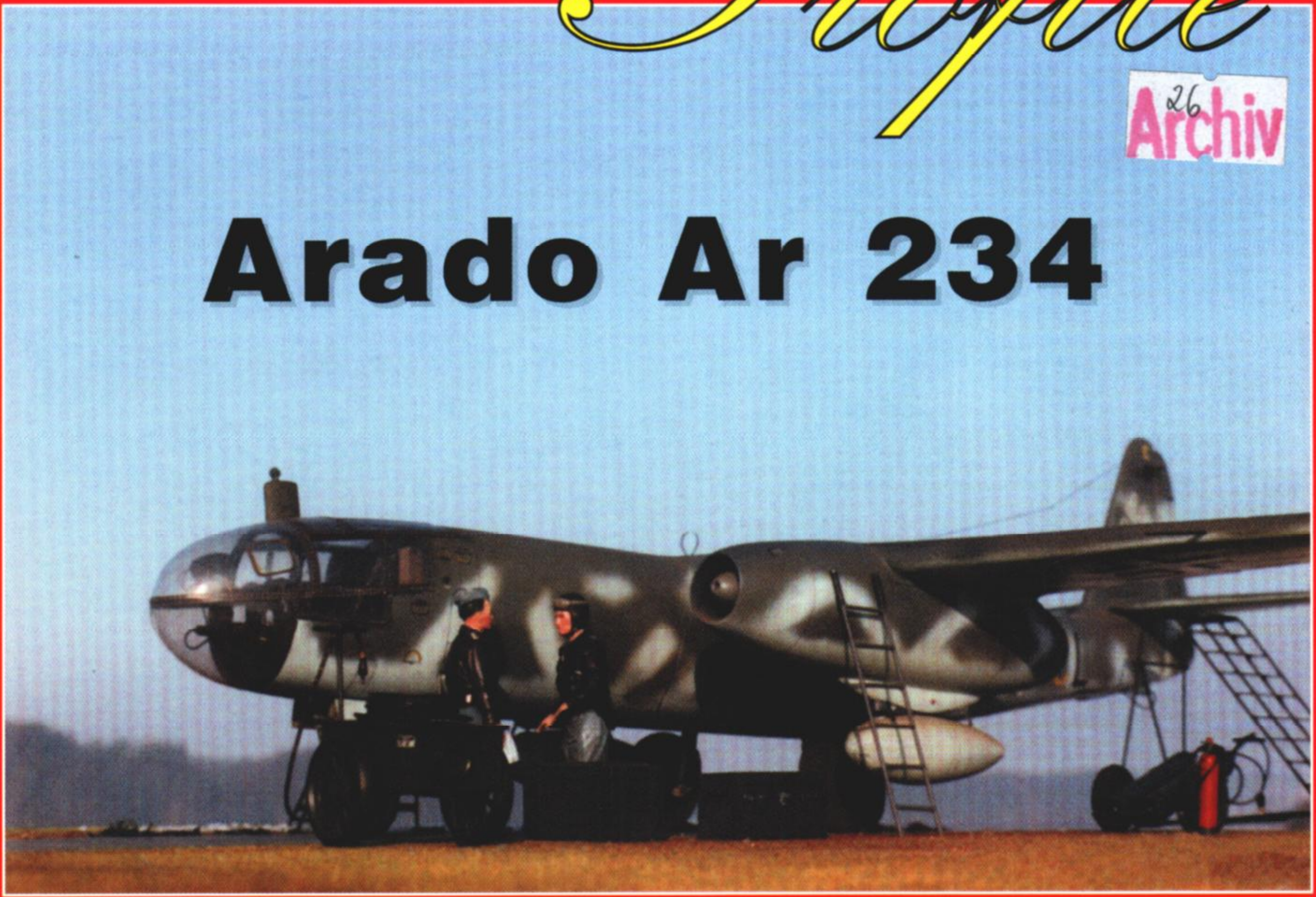
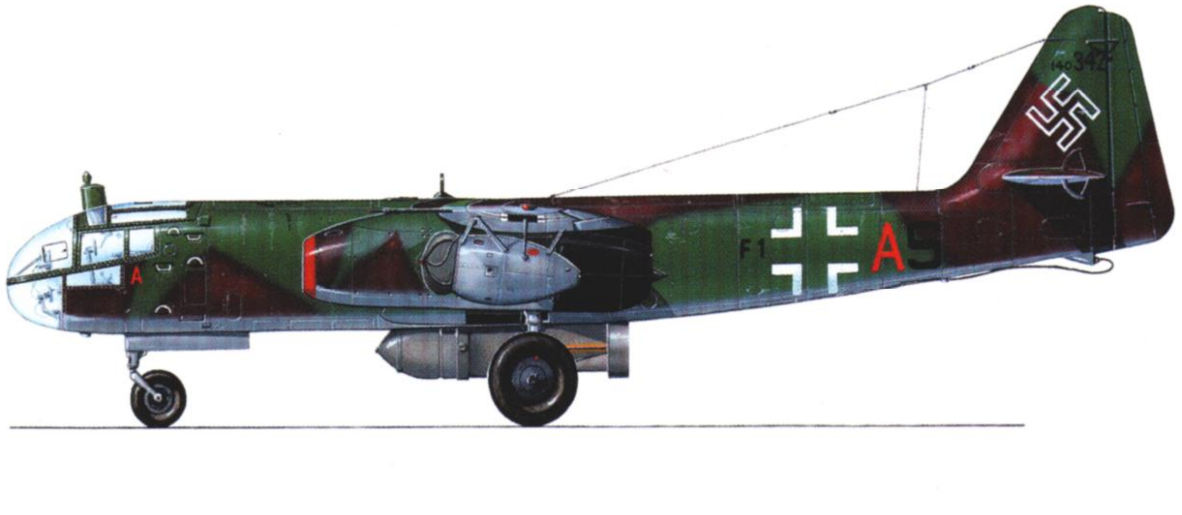
Preis DM 19,95 · SFr 19,95 · ÖS 140

FLUGZEUG Profile

26 Archiv

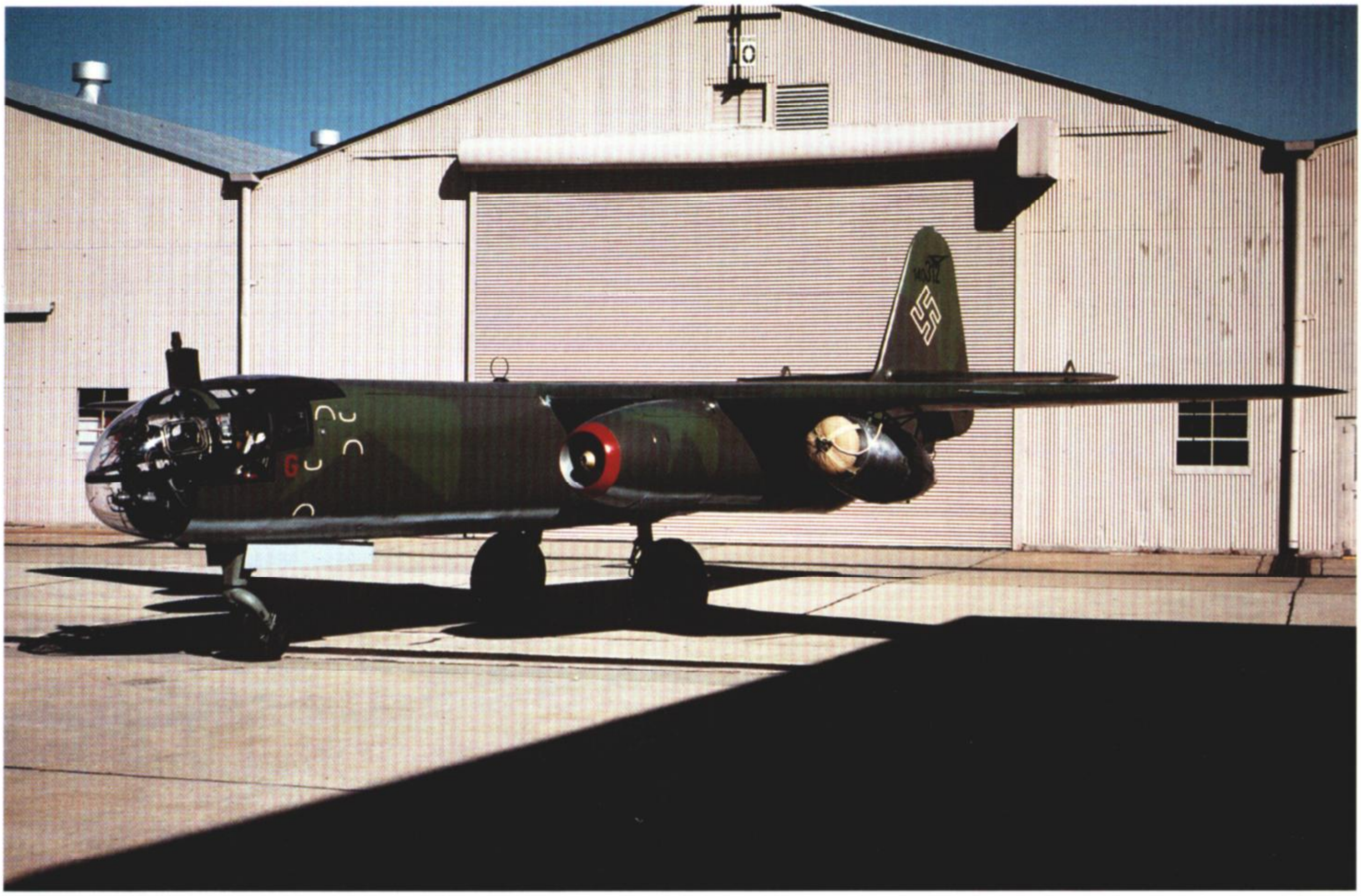


Arado Ar 234

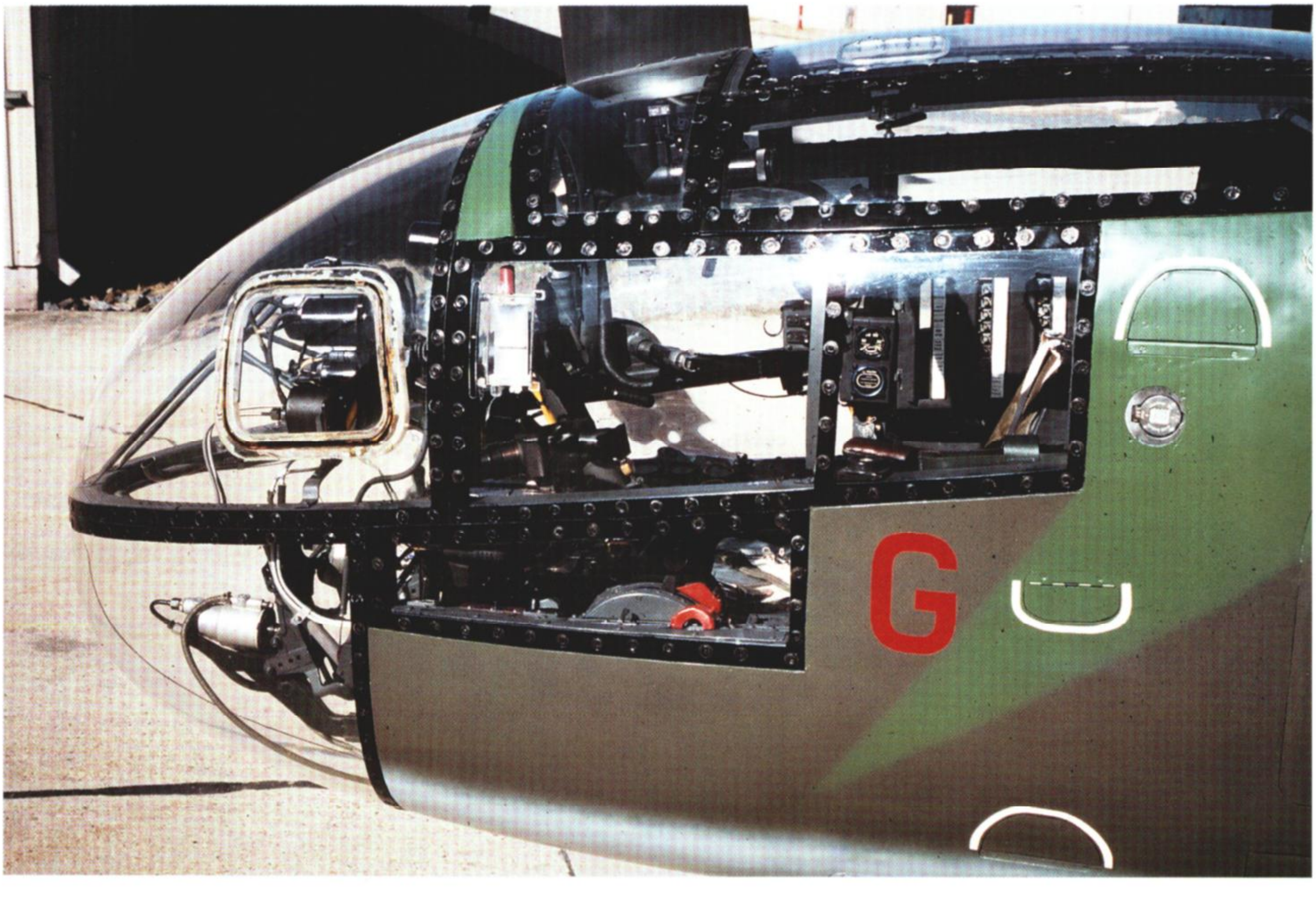


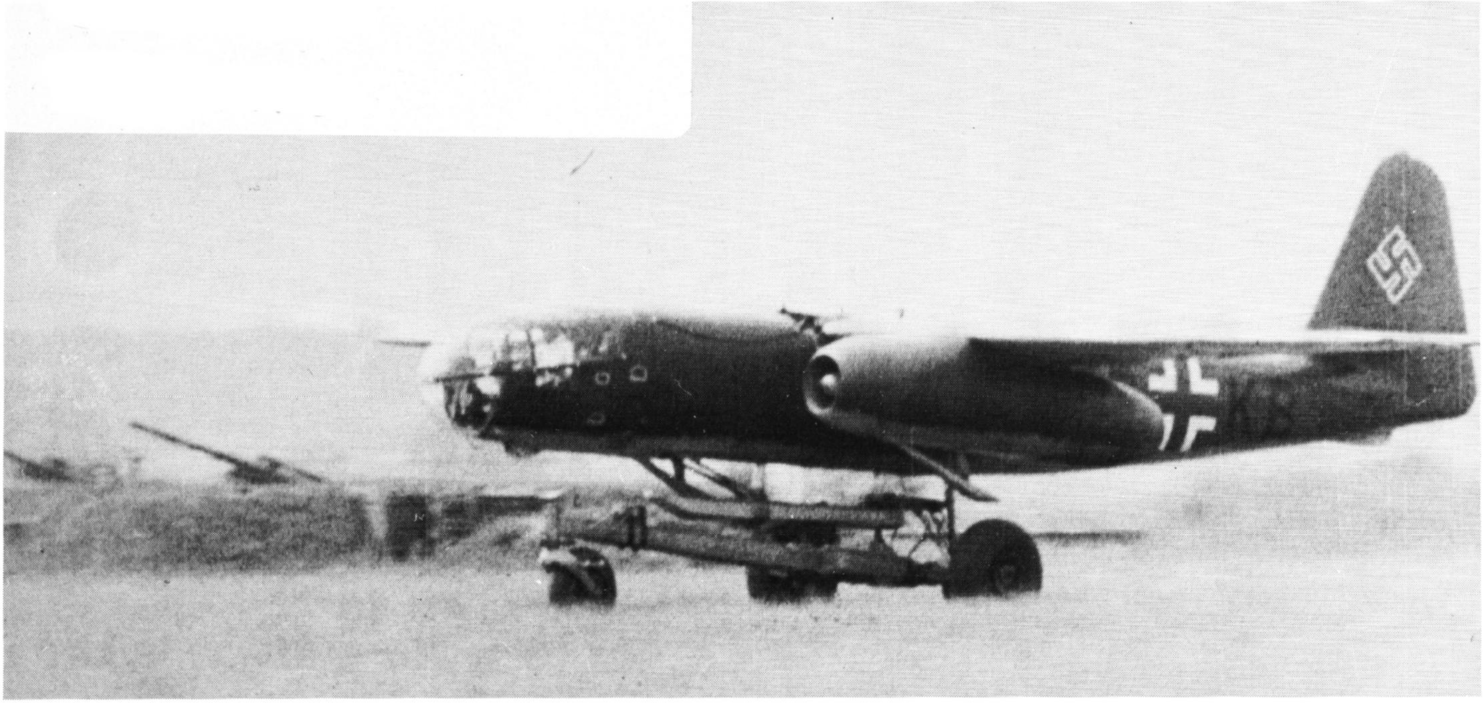
Der erste einsatzfähige Strahlbomber der Luftwaffe

33



Die hervorragend in Silverhill restaurierte Ar 234 B-2 des NASM. *Arado Ar 234 B-2 of the NASM after restoration at Silverhill.*





Die Ar 234 flog erstmals am 30.07.1943

The maiden flight of the Ar 234 was on July 30, 1943.

Blitz aus heiterem Himmel Die Arado Ar 234

von Manfred Griehl

Vor nunmehr 50 Jahren fand am 30.07.1943 der Erstflug des ersten zweistrahligen Düsenbombers der Welt, der Ar 234, statt. Neben der Me 262 sollte die Maschine, als zweiter "Blitzbomber", die bevorstehende Invasion im Westen abwehren.

Bereits im Oktober 1941 erteilte das Technische Amt des RLM den Arado-Werken den Auftrag für die Entwicklung eines einsitzigen Schnellaufklärers mit TL-Triebwerken und einem einfachen Kufenfahrwerk.

Wenig später, am 17. April 1942, folgte der Auftrag über sechs Versuchsmuster, welchen man am 28.12.1942 auf 20 Musterflugzeuge erweiterte.

Am 19.02.1943 wurde der Auftrag für die ersten beiden Musterflugzeuge als Schnellbomber (mit Einziehfahrwerk) erteilt. Vier Monate später, am 02.06.1943, traf bei Arado die Bestellung für 20 dieser Maschinen ein, von denen zehn unter der Dringlichkeitsstufe "DE" entwickelt werden sollten.

Nach ersten greifbaren Erprobungsergebnissen wurde schon am 10.06.1943 vorgeschlagen, 180, später 200, Maschinen der Bauausführung Ar 234 B herzustellen. Der Lieferplan vom 15.08.1943 wies erstmals diese Maschinen aus, deren Auslieferung zwischen Oktober 1944 und März 1945 ablaufen sollte.

Die Durchsprache der Serienproduktion bei Generalfeldmarschall Milch ergab am 19.07.1943, daß zunächst nur die vorgeschlagene Ausführung Ar 234 B hergestellt werden sollte, und daß diese Strahlflugzeuge sowohl als Bomber, als auch als Aufklärer produziert werden würden. Zunächst war allerdings nur an die Verwendung von zwei Jumo-Turbinen gedacht. Später sollte die B-Ausführung von der mit vier BMW 003-Aggregaten in Doppelanbringung angetriebenen Ar 234 C ersetzt werden. Ferner war nun eine druckfeste Höhenkabine sowie die Bewaffnung des Strahlbombers fest eingeplant. Die außerdem projektierte Verwendung von zwei HeS 011 mußte wegen der stark verzögerten Entwicklung dieser Turbinen jedoch kurzfristig wieder entfallen.

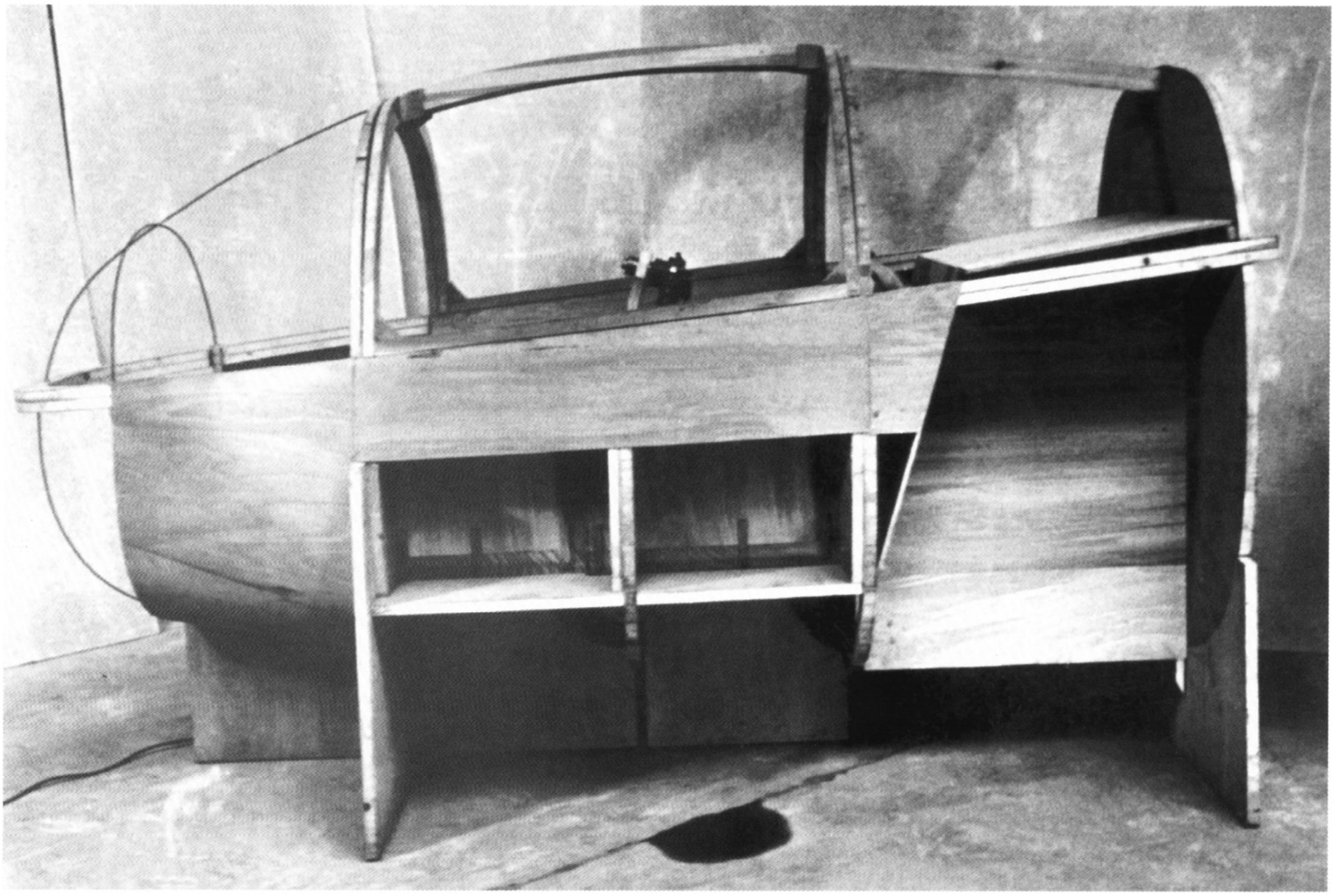
Der erste Flug der Ar 234 V1 (TG+KB, Werk-Nr. 130001) fand am 30.07.1943 unter Führung von Werkspilot Selle statt. Zwischen 20.02 und 20.15 Uhr hatte Selle erstmals Gelegenheit, die Flugeigenschaften des neuen Musters im Fluge zu untersuchen. Ein abschließendes Urteil war infolge der starken Kopflastigkeit der Maschine, die eine ausreichende Stabilität um alle drei Achsen besaß, noch nicht möglich. Quer-, Seiten- und Höhenrudereigenschaften befriedigten gleich beim erfolgreichen Erstflug.

Ebenso wurden die Schieberollmomente, Lastigkeiten und Triebwerke als einwandfrei angesehen. Die von einem Startwagen aufsteigende Ar 234 V1 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 650 km/h. Der Startwagen wurde im Steigflug bei 230 km/h aus etwa 500 - 650 m Höhe abgeworfen. Leider gingen beide Wagen bereits am 30.07.1943 zu Bruch, da deren Fallschirme nicht zur rechten Zeit ausgelöst wurden.

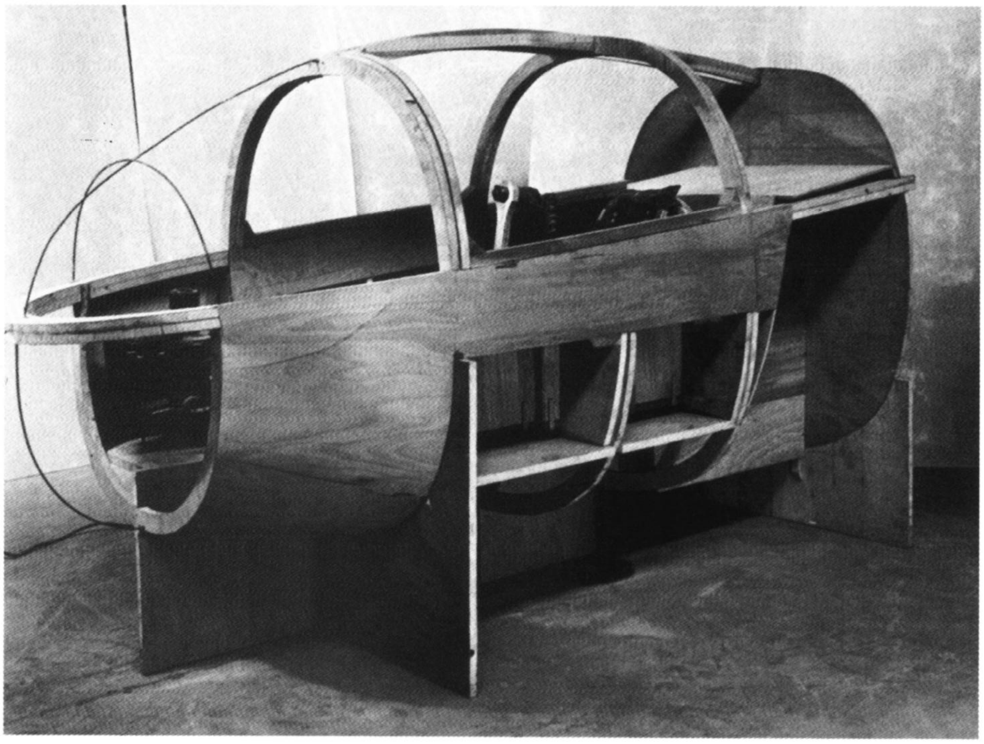
Am 29.08.1943 fand der dritte und zugleich letzte Flug des ersten Versuchsmusters statt. Nachdem Rollversuche mit dem neuen Startwagen unternommen worden waren, hob die Maschine bei 160 km/h ab, während der Pilot diesmal sofort die Ablösung vom Startwagen vornahm. Dieser wurde infolge der geringen Höhe nicht beschädigt und rollte, dank des Bremsschirms, nach gut 150 m aus.

Infolge des ungünstigen Wetters konnte wiederum keine abschließende Bewertung der Ar 234 gewonnen werden, so daß sich Selle nach nur 20 Minuten entschloß zu landen. Er nahm die Triebwerksleistung zurück, fuhr zwischen 300 und 250 km/h die Kufen aus, trimmte die Maschine und wollte wieder Gas geben, um den Werksplatz zu erreichen. Hierbei gingen beide Turbinen aus und ließen sich trotz aller Bemühungen nicht mehr starten. Selle entschloß sich, da der Platz nicht mehr zu erreichen war, zur Notlandung auf einer kleinen, eingezäunten Wiese. Nachdem er mit dem Heck aufgesetzt hatte und so die Geschwindigkeit reduzierte, rutschte die Arado noch über zwei Zäune, ehe sie an einem mit Buschwerk bepflanzten Erdwall, nach 160 m, endgültig liegenblieb. Die Maschine wurde durch die Außenlandung schwer beschädigt und nicht mehr aufgerüstet. Am 13.09.1943 nahm die zweite Ar 234 die Erprobung auf, wurde aber schon am 02.10.1943 bei einem Absturz in Platznähe zerstört. Flugzeugführer Selle kam dabei ums Leben. Zuvor hatte er noch einen Instrumentenausfall durchgegeben. Vom Werksplatz war das in Brand geratene linke Triebwerk mit dem Feldstecher sichtbar. Die Maschine geriet auf eine immer steilere Flugbahn und schlug schließlich - ohne die Möglichkeit des Absprungs - auf freiem Feld auf.

Mitte Oktober 1943 lagen dem Technischen Amt die ersten Flugberichte vor, so daß im Rahmen des Lieferplanes 223 - trotz der



Seitenansicht der frühen Ar E 370 Attrappe.



Schräganansicht der einsitzig ausgelegten Ar E 370-Attrappe.

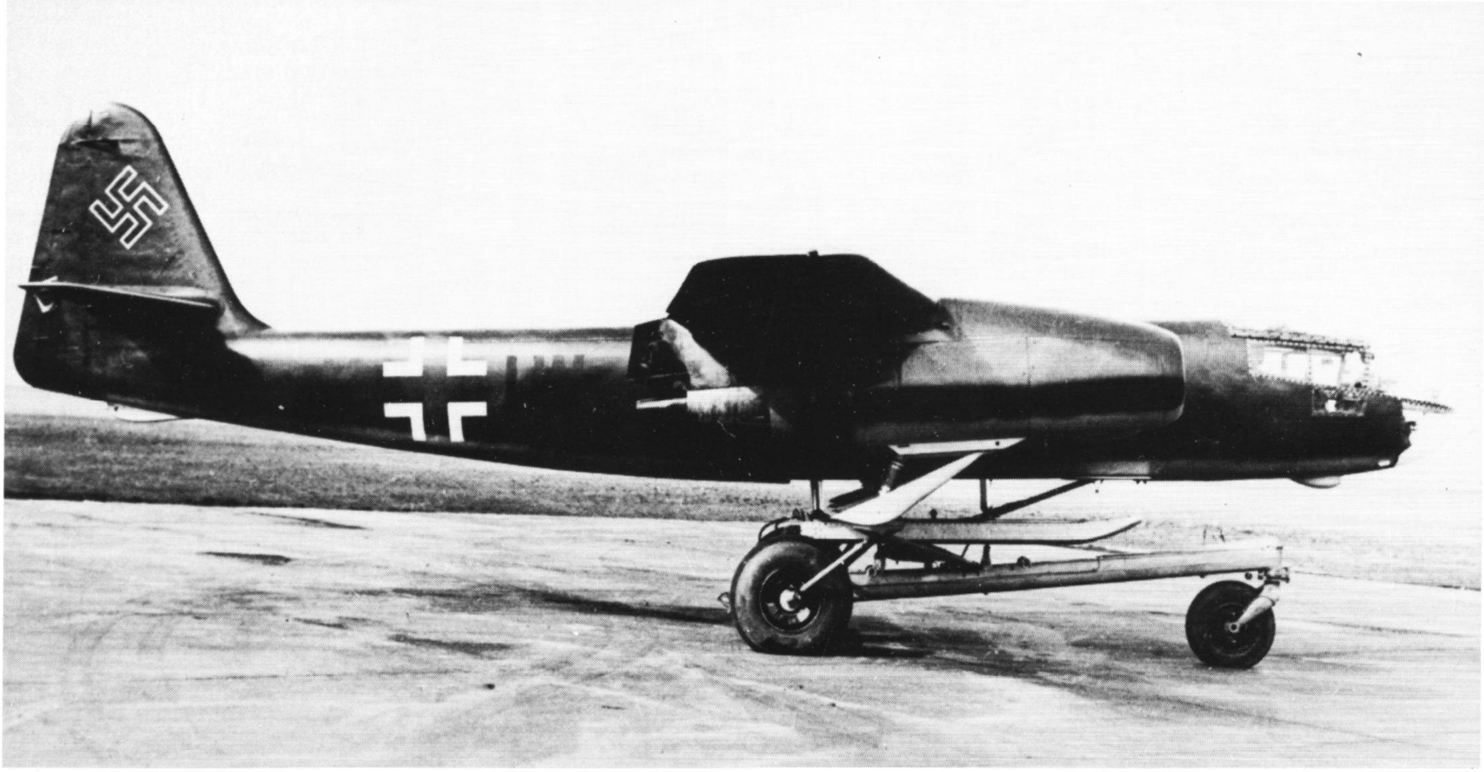
FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen
Tel.: 0 73 03/96 42 20
Fax: 0 73 03/96 41 41
Internet: www.flugzeug-publikation.de
e-mail: online@flugzeug-publikation.de

Autor: Manfred Griehl
Grafiken: Manfred Meyer
Fotos: Autor, Robert Kroeschel, Günter Sengfelder
Satz, Druck
u. Reprodukton: Tussa Druck GmbH, 78257 Illertissen

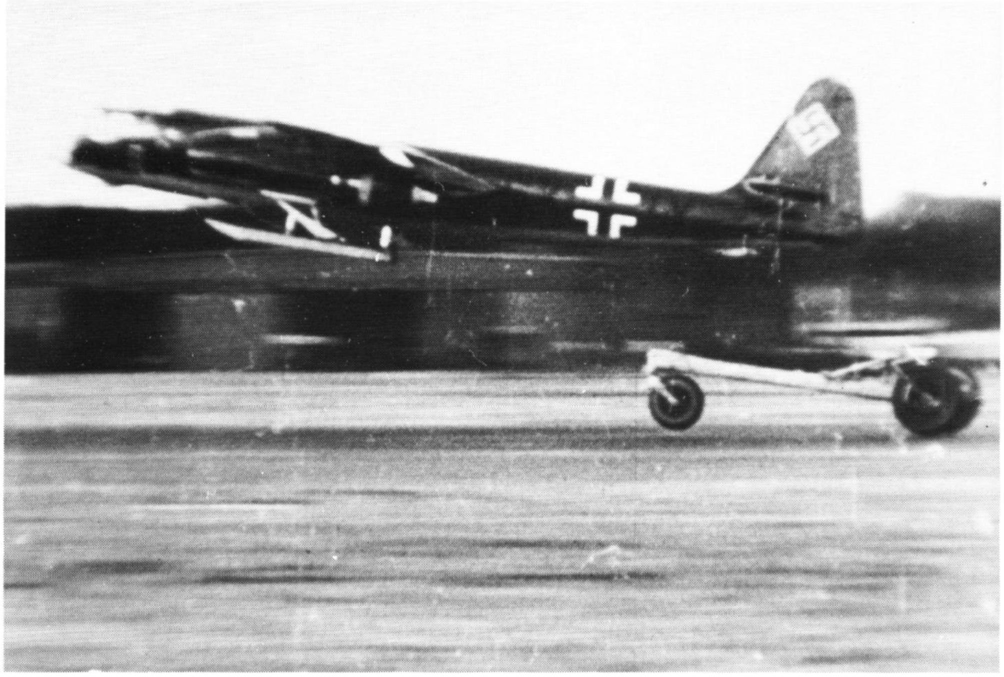
Die Versuchsmuster der Ar 234

Versuchsmuster	Triebwerks- ausstattung	WerkNr.	Stammkennz.	Flugklartermin	Erstflugdatum	Bemerkungen
Ar 234 V1	2x Jumo 004 A	130001	TG+KB	15.06.1943	30.07.1943	Zerstört: 29.08.1943
Ar 234 V2	2x Jumo 004 A	130002	DP+AW	27.97.1943	13.09.1943	Zerstört: 02.10.1943
Ar 234 V3	2x Jumo 004 A	130003	DP+AX	25.08.1943	29.09.1943	Stillgelegt: August 1944
Ar 234 V4	2x Jumo 004 A	130004	DP+AY	15.09.1943	26.11.1943	Stillgelegt: August 1944
Ar 234 V5	2x Jumo 004 A	130005	GK+IV	20.10.1943	22.12.1944	Zerstört: 28.08.1944
Ar 234 V6	4x BMW 003 A	130006	GK+IW	08.04.1944	25.04.1944	Zerstört: 01.06.1944
Ar 234 V7	2x Jumo 004 B	130007	GK+IX	20.06.1944	22.06.1944	Stillgelegt: 19.11.1944
Ar 234 V8	4x BMW 003 A	130008	GK+IY	01.02.1944	04.02.1944	Zerstört: 06.05.1944
Ar 234 V9	2x Jumo 004 B	130009	PH+SQ	10.03.1944	12.03.1944	Vorhanden: Dezember 1944
Ar 234 V10	2x Jumo 004 B	130010	PH+SR	02.04.1944	07.04.1944	Zerstört: 22.07.1944
Ar 234 V11	2x Jumo 004 B	130011	PH+SS	05.05.1944	10.05.1944	Flugklar: März 1945
Ar 234 V12	2x Jumo 004 B	130022	PH+ST	01.09.1944	14.09.1944	Zerstört: 04.04.1945
Ar 234 V13	4x BMW 003 A-1	130023	PH+SU	30.08.1944	06.09.1944	Zerstört: 06.09.1944
Ar 234 V14	2x Jumo 004 B	130024	PH+SV	15.10.1944	Dez. 1944	Gesprengt: April 1945
Ar 234 V15	4x BMW 003 A-1	130025	PH+SW	10.07.1944	20.07.1944	Zerstört: April 1945
Ar 234 V16	2x BMW 003 TLR	130026	-----	05.01.1944	-----	Zerstört: Mai 1945
Ar 234 V17	2x BMW 003 A-1	130027	PI+SY	15.09.1944	25.09.1944	Zerstört: 04.04.1945
Ar 234 V18	4x BMW 003 A-1	130028	-----	15.02.1945	08.03.1945	Vorhanden: April 1945
Ar 234 V19	4x BMW 003 A-1	130029	PI+WX	30.09.1944	16.10.1944	Gesprengt: April 1945
Ar 234 V20	4x BMW 003 A-1	130030	PI+WY	10.10.1944	05.11.1944	Zerstört: 04.04.1945
Ar 234 V21	4x BMW 003 A-1	130061	PI+WZ	15.11.1944	24.11.1944	Vorhanden: Februar 1945
Ar 234 V22	4x BMW 003 A-1	130062	RK+EL	01.12.1944	01.01.1945	Vorhanden: April 1945
Ar 234 V23	4x BMW 003 A-1	130063	RK+EM	15.12.1944	14.01.1945	Vorhanden: März 1945
Ar 234 V24	4x BMW 003 A-1	130064	RK+EN	31.12.1944	12.01.1945	Vorhanden: März 1945
Ar 234 V25	4x BMW 003 A-1	130065	RK+EO	25.01.1945	02.02.1945	Gesprengt: 02.05.1945
Ar 234 V26	4x BMW 003 A-1	130066	-----	10.02.1945	-----	Versuchsflügel III - Erp.
Ar 234 V27	4x BMW 003 A-1	-----	-----	28.02.1945	-----	Nachtjäger Ar 234C-3/N
Ar 234 V28	4x BMW 003 A-1	-----	-----	10.03.1945	-----	Führerflugzeug Ar 234C-5
Ar 234 V29	4x BMW 003 A-1	-----	-----	20.03.1945	-----	Führerflugzeug Ar 234C-5
Ar 234 V30	4x BMW 003 A-1	-----	-----	30.03.1945	-----	Laminarflügel III - Erp.
Ar 234 V31	4x BMW 003 A-1	-----	-----	05.05.1945	-----	Versuchsflügel IV - Erp.
Ar 234 V32	4x BMW 003 A-1	-----	-----	15.07.1945	-----	Versuchsflügel IV - Erp.
Ar 234 V33	2x HeS 011 A-1	-----	-----	15.08.1945	-----	Bomber Ar 234D-1
Ar 234 V34	2x HeS 011 A-1	-----	-----	01.09.1945	-----	Nachtjäger Ar 234D-2
Ar 234 V35	2x HeS 011 A-1	-----	-----	20.09.1945	-----	Schlachtflugzeug Ar 234D-3
Ar 234 V36	2x HeS 011 A-1	-----	-----	10.10.1945	-----	Bomber Ar 234D-1
Ar 234 V37	2x HeS 011 A-1	-----	-----	01.11.1945	-----	Nachtjäger Ar 234D-2
Ar 234 V38	2x HeS 011 A-1	-----	-----	20.11.1945	-----	Schlachtflugzeug Ar 234D-3
Ar 234 V39	2x HeS 011 A-1	-----	-----	10.12.1945	-----	Bomber Ar 234D-1
Ar 234 V40	2x HeS 011 A-1	-----	-----	31.12.1945	-----	Bomber Ar 234D-1



Bei ihrem siebten Flug ging die Ar 234 V6 am 1.6.1944 zu Bruch, die Maschine war baugleich mit dem Fernaufklärer Ar 234 V7 (T9+MH).

During its 7th flight, the Ar 234 V6 crashed on June 1, 1944.



Start der Ar 234 V8.

Take-off of the Ar 234 V8.

ersten verlorengegangenen Maschinen - Material für den Bau weiterer 500 Ar 234 freigegeben wurde.

Der Lieferplan 225 vom 01.12.1943 sah dann - entsprechend der Forderung des Luftwaffen-Generalstabs vom 23.08.1943 schrittweise eine gesteigerte monatliche Ausbringung von bis zu 150 Strahlbombern vor. Doch erst im April 1945 sollte diese Produktionsrate erreicht werden. Bereits im Mai sollte die Produktion in die der viermotorigen Ar 234C übergeleitet werden.

Eine handschriftliche Studie stellte die überragenden Leistungen der Maschine dar und wurde am 25.11.1943 Hitler in Insterburg vorgetragen, der sich von den Leistungen begeistert zeigte und die Maschine als überragendes Abwehrmittel gegen eine Invasion im Westen sah.

Dies führte dazu, daß Arado Direktor Blume am 21.04.1944 bei GFM Milch vorfühlte, um von der Lizenzproduktion (He 177 und Fw 190) entlastet zu werden und mehr Personal für die Ar 234 zu bekommen.

Außerdem hatte der Vortrag zur Folge, daß im Lieferplan 225/2 vom 15.07.1944 die Herstellung der Ar 234C-3 bereits ab Februar 1945 befohlen wurde. Dieser Plan sah allerdings ein Absenken der Stückzahlen bei der Ar 234 zu Gunsten der Ar 234C vor, um zu gewährleisten, daß die ersten C-3 mit 150 Maschinen pro Monat bereits im Juli 1945 vom Band laufen könnten. Das kurzfristige Absinken der Fertigungsleistung wurde auch dadurch begründet, daß mangels ausreichender Kapazität, die Vorrichtung für die Ar 234C zum Teil durch den Umbau aus denen der Ar 234 B gewonnen werden mußten.

Direktor Blume sah es im Frühsommer 1944 als unabdingbar für eine beschleunigte Produktion der Ar 234 an, daß man endlich die He 177-Lizenzproduktion beenden müsse. Die Einstellung der Großbomberfertigung brachte kurzfristig zwar eine Entlastung, doch die Fertigung der Fw 190 erwies sich noch immer als hinderlich für den Fortgang der Ar 234 Produktion.

Inzwischen verlangten neuere Planvorgaben, daß die Höchstausbringung von 150 auf monatlich 500 Maschinen zu steigern war. Die Mehrzahl der Neubauflugzeuge sollte bereits aus den Ar 234C-Baureihen bestehen, deren rechnerische Leistungen die der Ar 234B-2 nach Höhe und Geschwindigkeit übertrafen. Ferner würde es mit der C-3 möglich, entweder eine 1000 kg- oder aber drei 400 kg Lasten - gegenüber nur einer 500-Bombe oder Schüttbehälter - mitzuführen. Die Verwendung von vier BMW-Turbinen sollte außerdem die Bestückung von mehr Me 262A-1a mit Jumo 004 gewährleisten.

Die BMW-Werke erklärten verbindlich, daß die Strahlturbinen bereits über eine ausreichende Betriebssicherheit verfügten und daß deren Ausbringung für die beiden ersten Produktionsmonate bei der Ar 234C in ausreichendem Maße gewährleistet würde. Allerdings äußerte Dir. Blume schon früh die Ansicht, daß die technischen Probleme beim BMW 003 wohl noch nicht endgültig gelöst seien. Die Erprobungsbasis für das BMW 003 war seiner Ansicht nach recht schmal und galt in den letzten Monaten weiterhin als verzögert. Dadurch, daß die Lehren für die Produktion der Ar 234C aus denen für die Ar 234B umgebaut worden waren, blieb die Möglichkeit, es vorerst bei der Ar 234B-2 mit zwei Jumo 004B zu belassen, verbaut.

Nachdem die Maschinen bis zur Ar 234V8 mit einem Kufenfahrwerk ausgerüstet gewesen waren und das aufwendige Startverfahren sich nachteilig auswirkte, wurde ein voll einziehbares Radfahrwerk entwickelt.

Der erste Flug einer mit Einziehfahrwerk ausgerüsteten Ar 234 (V9, WerkNr. 130009, PH+SQ) fand am 12.03.1944 statt und diente gleichzeitig der Überführung des Versuchsmusters von Brandenburg nach Alt-Lönnewitz. Mit der Maschine wurden mehr als 110 Flüge unternommen. Das Schicksal der Maschine ist bis heute unbekannt. Der letzte nachweisbare Flug durch Werkspilot Eheim fand am 02.12.1944 statt.

Am 07.04.1944 wurde das zweite mit Radfahrwerk ausgestattete Musterflugzeug, die Ar 234 V10, flugklar und konnte ebenfalls nach Alt-Lönnewitz starten.

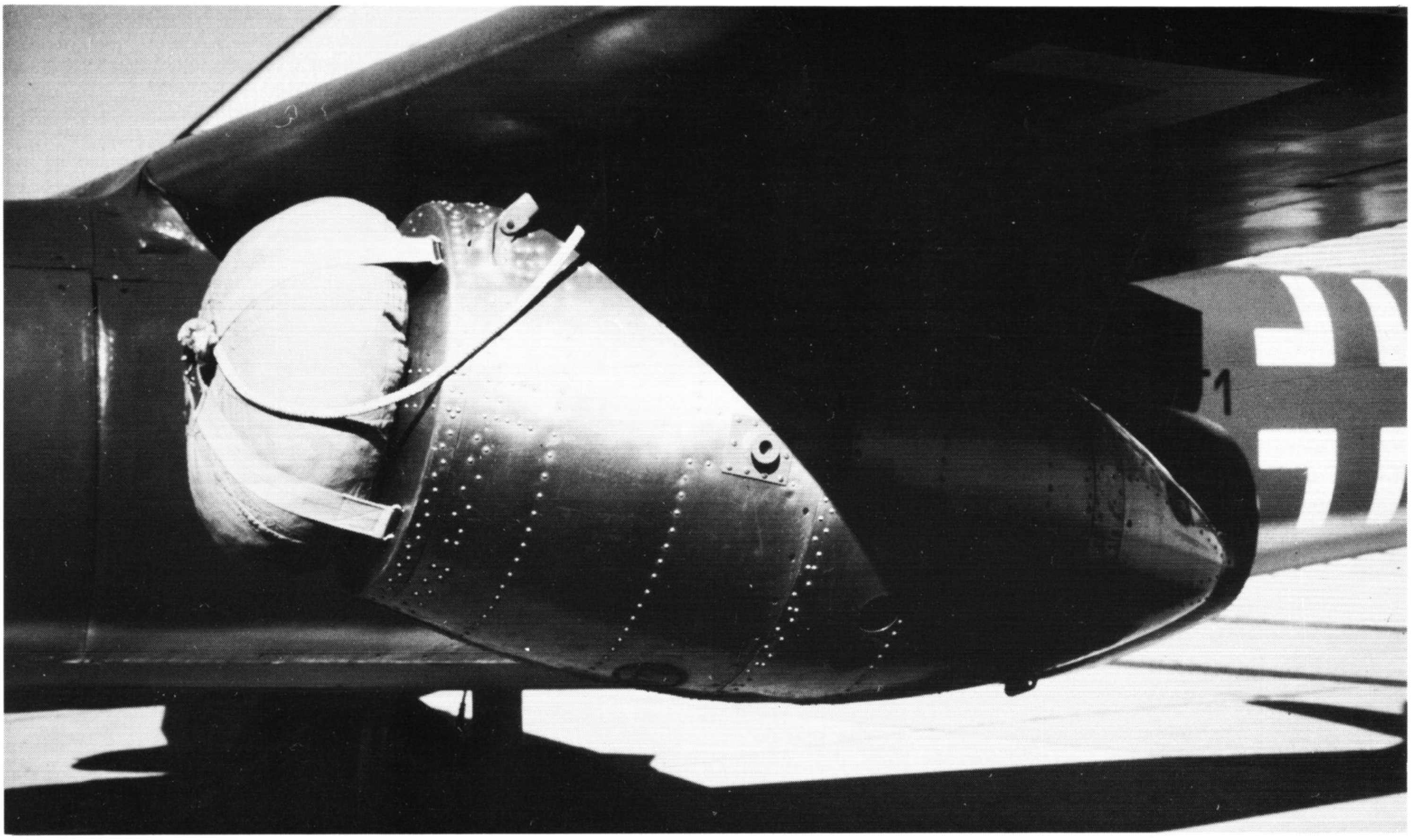
Die ersten Nullserienflugzeuge (ab WerkNr. 140101 (GM+BA)) wurden ab Juni 1944 verfügbar und wurden hauptsächlich an das Erprobungskommando Lärz (234) ausgeliefert.

Am 10.06.1944 kam es zur Verlegung der für die Umrüstung vorgesehenen III./KG 65 zu den Arado Werken, um gleich vor Ort tieferen Einblick und Erfahrungen mit dem neuartigen Muster sammeln zu können. Gleichzeitig hatte dies den Vorteil, das Werk bei der Produktion der Maschine zu unterstützen und die Einweisung des technischen Personals sowie die Erprobung auf eine relativ kurze Zeit zu reduzieren. Die Auslieferung der Serienflugzeuge begann mit fünf Maschinen im Juli 1944 und zehn Ar 234 im August. Im September 1944 folgten weitere 18 Strahlbomber sowie in den Monaten Oktober und November 1944 jeweils 40 neue "Hechte", wie die Ar 234 gemäß einer Führerweisung ("Suggestivnamen für Waffen") hieß. Im Dezember 1944 lag die Ausbringung bereits bei 35 Flugzeugen, im Februar 1945 konnten jedoch kriegsbedingt nur noch 15 fertiggestellt werden.

Da die Erprobung des zum vollwertigen Bombenwurf erforderlichen Gerätesatzes noch nicht abgeschlossen war, wurde vom Führungsstab am 02.10.1944 der Befehl zum behelfsmäßigen Einsatz der Ar 234B-2 erteilt und die fliegerische Schulung intensiviert. Die Treffgenauigkeit entsprach anfangs der der Me 262A-1a/Bo und den frühen A-2a.

Maschinen der III./KG 76 in Alt-Lönnewitz.

Ar 234 of III./KG 76 at Alt-Lönnewitz.



Eine der beiden Starthilfen 109-500, ein sog. "Rauchgerät"
One of the auxiliary jet-producing units 109-500.

Der Kommodore des KG 76, Oberst Storp, erhielt die Weisung, daß bis zum 15.11.1944 der Einsatz mit mindestens einer Staffel sichergestellt sein würde. Es ergaben sich jedoch zahlreiche Probleme technischer Art. Diese konnten jedoch nicht alle vollständig beseitigt werden. Insbesondere mußten Teves-Pumpen eingebaut werden, um die Bremskraft des Fahrwerks zu erhöhen, damit die Maschine bei der Landung mit einer relativ geringen Rollstrecke auskommen würde. Mit sich verschlechternder Kriegslage wurden immer mehr der langen Start- und Landebahnen von alliierten Bombern außer Gefecht gesetzt. Ferner wurde ein Bremsschirm installiert, was zu einer Rollwegverkürzung von 500 bis 600 m führte. Der Einbau des Bremsschirms erfolgte im Industrie-Umrüstbetrieb Großenhain, so daß für die schließlich endmontierten Ar 234 nur noch 6 Tage an Nachrüstzeit aufgewandt werden mußten.

Die taktische Erprobung führte dazu, daß ein Statoskop das Lotfe-Visier erweiterte und der Pilot mittels eines Rückblickfernrohrs, Angriffe insbesondere von hinten oben, schneller erfassen konnte. Alles in allem führten diese Änderungen, die in die Serie einliefen, zu einer wesentlichen Verbesserung der Ar 234. Nicht zuletzt wurden - im Vergleich zum Me 262 "Blitzbomber"- schnell bessere Ergebnisse erzielt, da dieser kein Lotfe-Visier für den gezielten Bombenwurf besaß.

Bis zum 15.11.1944 waren 16 Maschinen mit allen diesen Änderungen ausgerüstet und konnten als einsatzklar gemeldet werden. Um diese Zeit traten Höhenruderschwingungen sowie Querruder- und Bugradschwierigkeiten bei der Erprobung in Rechlin auf. Aus Flugsicherheitsgründen wurde daher in der Zeit vom 24. bis 30.11.1944 zum Kommando der Erprobungsstellen (KdE) ein Flugverbot für alle Ar 234 verhängt, welches dann, nach Behebung der meisten Mängel wieder schrittweise soweit gelockert wurde, daß man Bahnneigungsflüge bis auf 850 km/h und Abfangen mit bis zu 2,5 g wieder gefahrlos wagen konnte.

Die erforderlichen Änderungen an den Einsatzflugzeugen wurden zunächst für die erste Staffel der III./KG 76 durchgeführt. Daraufhin wurde die Einheit vom Kommodore als einsatzklar gemeldet.

Damals betrugen die Leistungen im Truppenbetrieb 712 km/h bei vollem Schub mit untergehängter Bombenlast und 742 km/h (ohne Bombe) in 6000 m Flughöhe. Diese Werte lagen über den Erprobungsergebnissen des Sommers 1944, wobei aber berücksichtigt werden muß, daß die TL-Leistung im Winter für eine Geschwindigkeitssteigerung um bis zu 50 km/h verantwortlich zeichnete.

Eine Übersicht vom Anfang Januar 1945 nennt 116 Maschinen, die bis zum 16.12.1944 hergestellt worden waren. Von diesen mußten bereits die ersten sieben als zerstört abgeschrieben werden. Zehn Maschinen befanden sich damals gerade in Reparatur. Bei dem Kommando der E-Stelle standen elf Erprobungs-Maschinen. Es handelte sich dabei um folgende Maschinen:

140102	Statoskop-Erprobung bei Lotfe
140105	Triebwerkserprobung Jumo 004
140106	Vereinfachte Statoskop-Aufschaltung und PDS-Anlage
140107	Bahnneigungsflüge, Leistungen und Winter-Reichweiten
140108	Flugeigenschaftsmessungen und Fahrwerk-Dauererprobung
140109	Deichselschlepp und FuG 203 und Hs 293 - Abwürfe geplant
140110	Hochgeschwindigkeitsbremsschirm, Erprobung mit Hs 293 geplant
140111	Funkerprobung: FuG 217, 136, 102 und neue Antenne FuG 16 ZY
140113	Bei Überführung 100 % Bruch
140117	Bruch 100 %
140145	Nachtjäger "Nachtigall"
140150	Erprobung mit TSA 2D-Anlage
140343	Hochgeschwindigkeitsabwürfe

Schleppen einer Ar 234B mittels Opel-Blitz Tankwagen.
An Ar 234B will be dragged by Opel Blitz.

Am 18.02.1943 waren davon zusammen mit einigen weiteren Maschinen verfügbar:

140102	Einbau des zweiten Bildgeräts
140105	Triebwerkserprobung Jumo 004 mit neuen Ventilen
140106	Vereinfachte Statoskop-Aufschaltung, Höhenflüge geplant
140107	Für den Einsatz bereitgestellt
140109	Als Bomber ab 14.02.1943 einsatzklar
140110	Zielgeräte-Einbau für Bombereinsatz in Arbeit
140111	Fortsetzung der Funkerprobung
140114	Einbau einer Pulverstarthilfe
140150	Für den Einsatz bereitgestellt
140160	Für den Einsatz bereitgestellt
140343	Für den Einsatz bereitgestellt

Die für den Einsatz eingeplanten Ar 234B-2 der E-Stelle Rechlin sollten zusammen mit allen außerdem verfügbaren Ta 152, Fw 190, Ju 88 und anderen brauchbaren Erprobungsträgern - als Gefechtsverband - an der Ostfront eingesetzt werden. Zwei weitere Flugzeuge, darunter die WerkNr. 140152, wurden von Arado als Firmenflugzeuge für Erprobungszwecke genutzt.

Außer den abgezweigten drei "Behelfsnachtjägern" waren 15 von 19 Maschinen als Aufklärer geplante Maschinen in Arbeit und vier bereits im Flugbetrieb. Die Mehrzahl der Ar 234 befand sich beim Kampfgeschwader 76, wo man allein für die Einsatzschulung neun Maschinen zur Verfügung hatte. Für den Einsatz bot der Verband am 10.12.1944 zwanzig Flugzeuge auf. Bis zum 17.12.1944 sollten drei, bis zum 24.12.1944 noch einmal 13 und bis zum Jahresende noch einmal 19 Ar 234B-2 zugeführt werden.

Bis zum 31.12.1944 rechnete man im Werk mit der Herstellung von 150 Maschinen, weitere 35 sollten im Januar und die restlichen 25 zur Ar 234B-Serie gehörenden Strahlflugzeuge bis Februar termingerecht fertiggestellt werden. Damit hätte die erste Bauserie - aus nunmehr 210 Maschinen bestanden.

Bis zum 20.02.1944 waren immerhin 188 Flugzeuge ausgeliefert worden. Infolge der schlechten Transportlage brach die Produktion ab Anfang 1945 schrittweise zusammen. Im März wurde nur noch mit weiteren 15 Flugzeugen gerechnet.

Bei der E-Stelle Rechlin waren die ersten fünf Serienflugzeuge schon ab dem 07.07.1944 eingetroffen. Auf dem wenige Kilometer entfernten Flugfeld in Rechlin-Lärz hatte sich ab dem 10. Juli ein Erprobungskommando des KG 76 unter der Führung von Oberleutnant Spadiut eingerichtet.

Da die E-Stelle mit den zahlreichen Erprobungsvorhaben restlos ausgelastet war, mußte das Erprobungskommando zeitweise auch in den technischen Erprobungsablauf einbezogen werden. Dies galt besonders für den Bereich der FT-Ausrüstung und des Zielgeräte-Einbaus.

Am 31.10.1944 verlegte das Erprobungskommando nach Burg bei Magdeburg und befaßte sich dort schwerpunktmäßig mit dem Einbau des Bremsschirms und der Lotfe-Anlage. Erst am 15.12.1944 wurde das EK 234 wieder aufgelöst und die weitere Erprobung schwerpunktmäßig wieder in Rechlin fortgeführt. Die rein taktische Einsatzerprobung wurde mit zehn bis zwölf Ar 234 ab Oktober 1944 von der Erprobungsstaffel (Kdo Lukesch) fortgesetzt. Vorausgegangen war ein Reichsmarschall-Befehl, die Ar 234B-2 schnellstens mit einer 500 kg Abwurflast im Westen einzusetzen. Neue Maschinen wurden daher beschleunigt zugeführt.

Vom 01. bis 30.11.1944 stieg beim KG 76 die Zahl der verfügbaren Maschinen von 48 auf 54, mit denen etwa 85 Flugstunden absolviert wurden. Die Tests ergaben eine Flugzeit von knapp 80 Minuten bei einer Beladung mit 2800 l J2-Kraftstoff und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 700 km/h.

Hierzu ging am 10.11.1944 ein Vorkommando nach Münster-Handorf, wohin zwei Tage später auch die Bodenteile der 9./KG 76 (Hptm. Lukesch) im Landmarsch folgten.

Am 30.11.1944 befanden sich insgesamt 68 Ar 234B-2 beim KG 76. Davon entfiel eine Maschine auf den Geschwaderstab, die III. Gruppe verfügte über 51 Bomber und die Einsatzstaffel Lukesch über weitere 16 Ar 234B-2. Trotz mehrerer tragisch verlaufenden Flugunfällen wurde die Erprobung des neuen Musters zügig fortgesetzt, als am 01.12.1944 die III. Gruppe von Major Bätcher übernommen wurde. Mitte Dezember entschied das OKL, eine zweite Einsatzstaffel aufzubauen, nachdem genügend Ar 234B zugeführt worden waren. Die dritte Arado-Staffel bei der III. Gruppe sollte schnellstmöglich folgen.

Die nach Handorf verlegte Einsatzstaffel wurde Mitte Dezember endlich einsatzklar. Die Einheit verfügte damals über 16 Offiziere und 223 Mann sowie zehn Ar 234. Weitere Maschinen standen in Burg kurz vor der Überführung. Als Vertreter von Hptm. Lukesch fungierte Olt. Stark, der Technische Offizier war Olt. Saß. Ab dem 22.12.1944 erhielt die Einsatzstaffel ihre Befehle vom KG 51 "Edelweiß". Da schlechtes Wetter jedoch den Einsatz vorerst verzögerte, starteten neun Ar 234B-2 am 24.12.1944 zum ersten Einsatzflug. Innerhalb von zwölf Minuten hoben die Strahlbomber ab 10.14 Uhr ab. Zwischen 10.50 und 11.00 Uhr wurde ein Gleitangriff aus 2000 m Angriffshöhe auf Eisenbahnanlagen und Fabrikanlagen in Lüttich (Liege) und in Namur durchgeführt. Die Maschinen kehrten zwischen 11.22 und 11.48 Uhr wieder vom Feindflug zurück. Es wurden zwei Treffer inmitten von Gleisanlagen, einer bei einem größeren Gebäudekomplex in der Stadtmitte von Lüttich sowie bei einer Fabrik erzielt.

Bei der Landung fuhr das Bugrad der F1+PT (Uffz. Winguth) nicht aus, so daß die Maschine leicht beschädigt wurde. Der Flugzeugführer entstieg der Maschine unverletzt.

Am selben Tag erfolgte ein zweiter Feindflug mit acht Maschinen, deren Piloten gegen 16.00 Uhr den Nordbahnhof von Lüttich ansteuerten und im Gleitangriff ihre Abwurflasten auslösten. Bei einer Ar 234B-2 ließ sich die Abwurflast nicht auslösen, so daß der Pilot die brisante Landung wieder mit nach Handorf zurücknahm. Die Besatzungen brachten zusätzlich neueste Aufklärungsergebnisse über die Bahnanlagen in Lüttich mit. Bei der Landung wurde auch die Maschine von Hptm. Lukesch leicht beschädigt, da das Hauptfahrwerk defekt war.

Bis zum 24.01.1945 führte die Einsatzstaffel Lukesch insgesamt 16 Einsätze, zumeist gegen Ziele in und um Antwerpen, Brüssel, Lüttich, Namur und während der Ardennenoffensive aus. Die Piloten griffen die zugewiesenen Ziele zumeist im aufgelockerten Verband an. Über die taktischen Einsatzerfordernisse entbrannte eine Kontroverse zwischen dem ObdL und dem General der Kampfflieger. Seitens Göring wurde gefordert, überraschend Ziele im gegnerischen Hinterland anzugreifen, um die Luftverteidigung der Alliierten aufzusplitten. Der GdK sah dies als nicht effizient an und forderte stattdessen, einen Verband von 30 Ar 234B auf ein einziges Ziel anzusetzen. Eine Einigung kam - wie so oft - letztlich nicht zustande. Am 31.12.1944 war die Einsatzstaffel wieder aus dem Dienstbereich des KG 51 ausgeschieden.

Das KG 76 verfügte inzwischen über 53 Ar 234. Vier Maschinen waren zwischen dem 23. und 31.12.1944 infolge technischer Defekte und Bedienungsfehler abgestürzt. Auch die Umschulung weiterer Piloten führte zu mehreren Brüchen und Verlusten an Piloten und Maschinen.

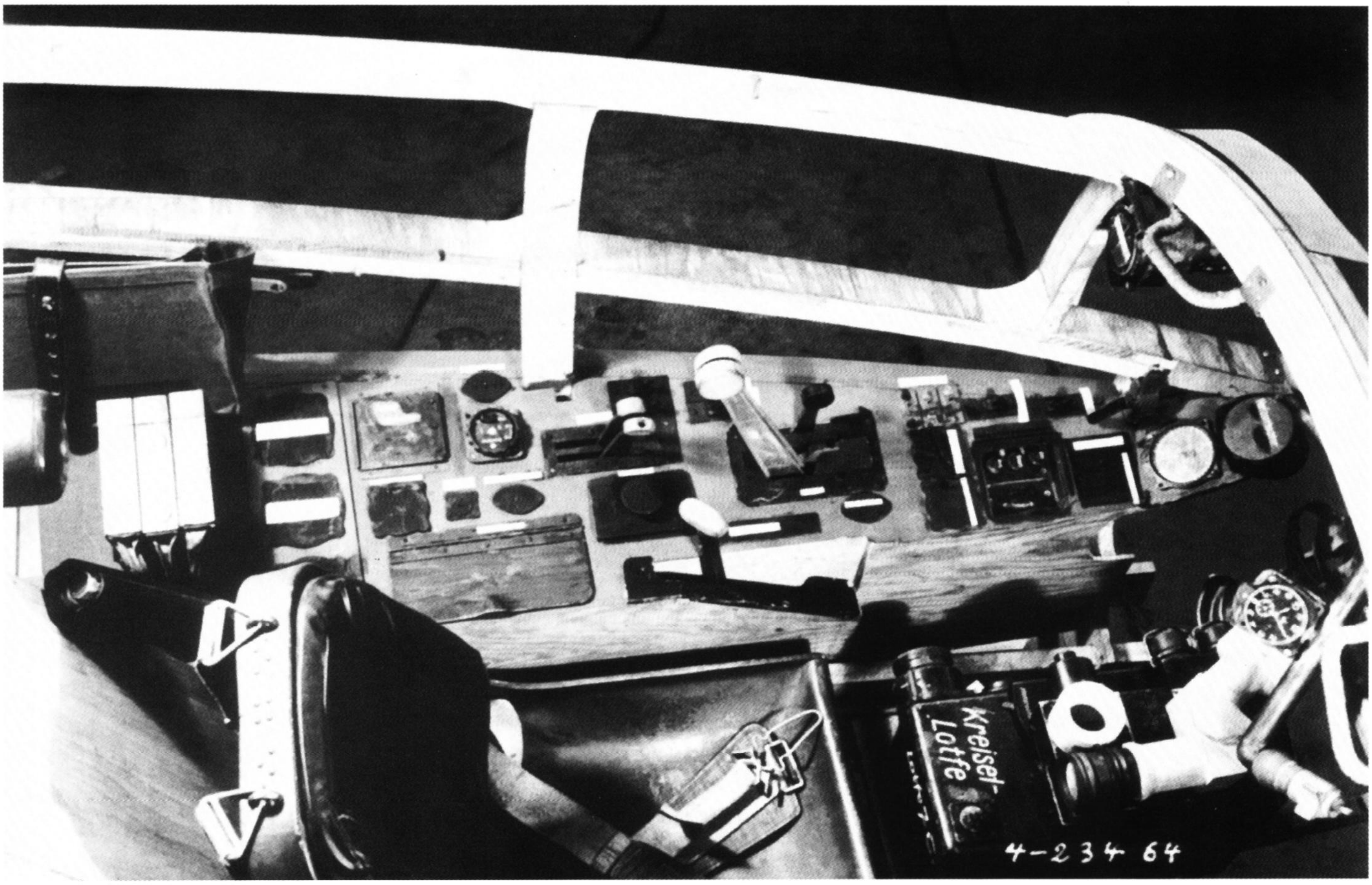
Am 11.01.1945 erhielt die noch nicht vollständig umgeschulte III. Gruppe den Verlegungsbefehl nach Achmer. Gleichzeitig kam die II./KG 76 infolge fehlender Maschinen nicht so recht mit der Umstellung auf den Düsenbomber voran.

Ab dem 12.02.1945 gelang es, weitere Teile der III. Gruppe aktiv in die Kämpfe im Nordwesten eingreifen zu lassen. In der Regel wurde im Gleitangriff aus 4000 bis 2000 m angeflogen und die Bombenlast zwischen 2000 und 1500 m ausgelöst. Als Abwurfbewaffnung führten die Arados meist eine SC 500, SD 500 oder einen AB 500 mit SD 15-Füllung mit. Die Ziele lagen zumeist im Raum Kleve-Eindhoven, in Aachen, Brüssel, Mönchengladbach und Maastricht.

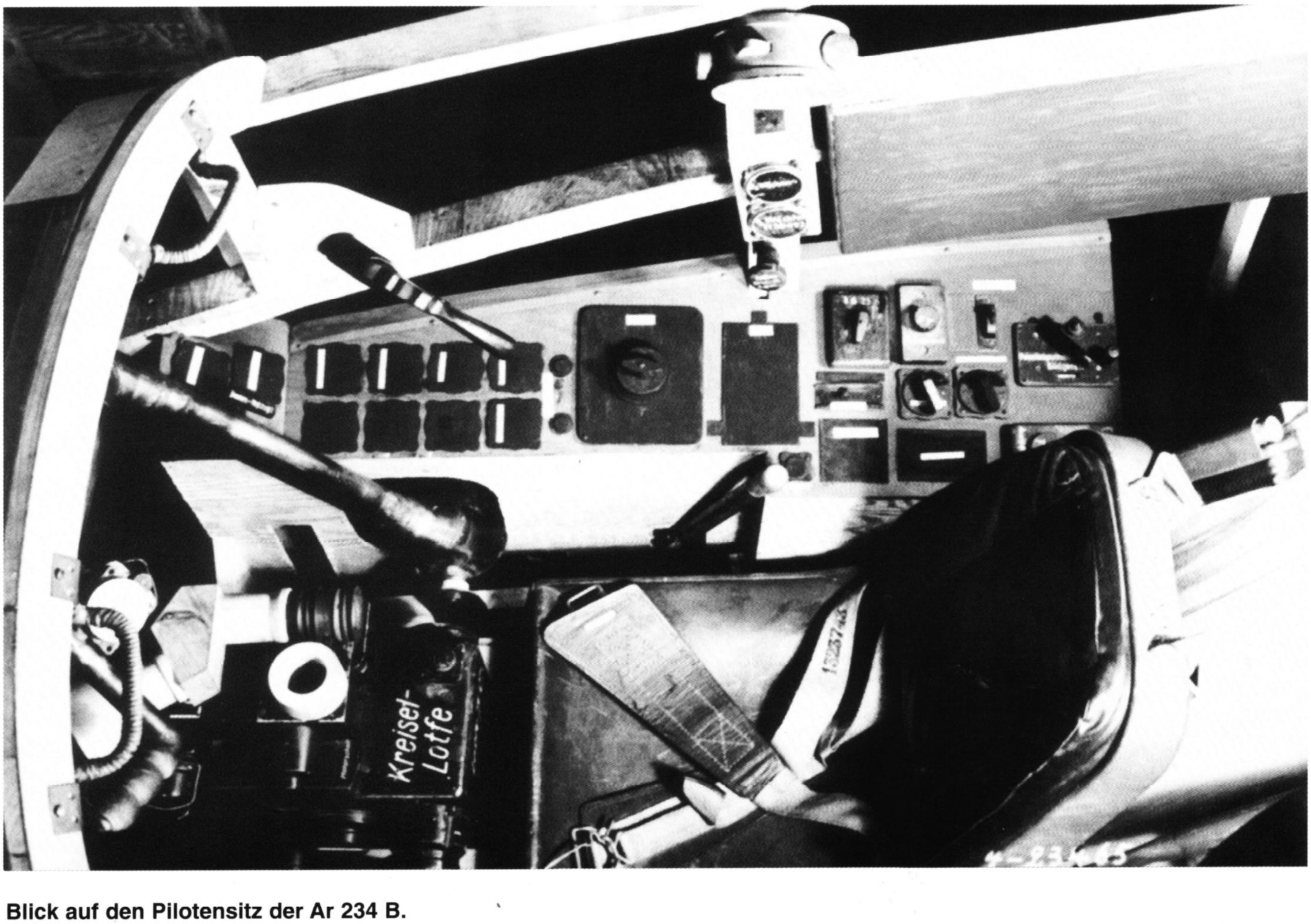
Als am 07.03.1945 die 9. US Panzerdivision bei Remagen den Rhein erreichte, gelang es, die Ludendorff-Brücke zu nehmen, ehe eine Zündung der Sprengladungen glückte. Sogleich wurde leichte und mittlere Flak um die Brücke und im Brückenkopf massiert. Das OKL befahl infolgedessen, die Brücke mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu

Vor der Halle: Ar 234 V6, rechts die V8.

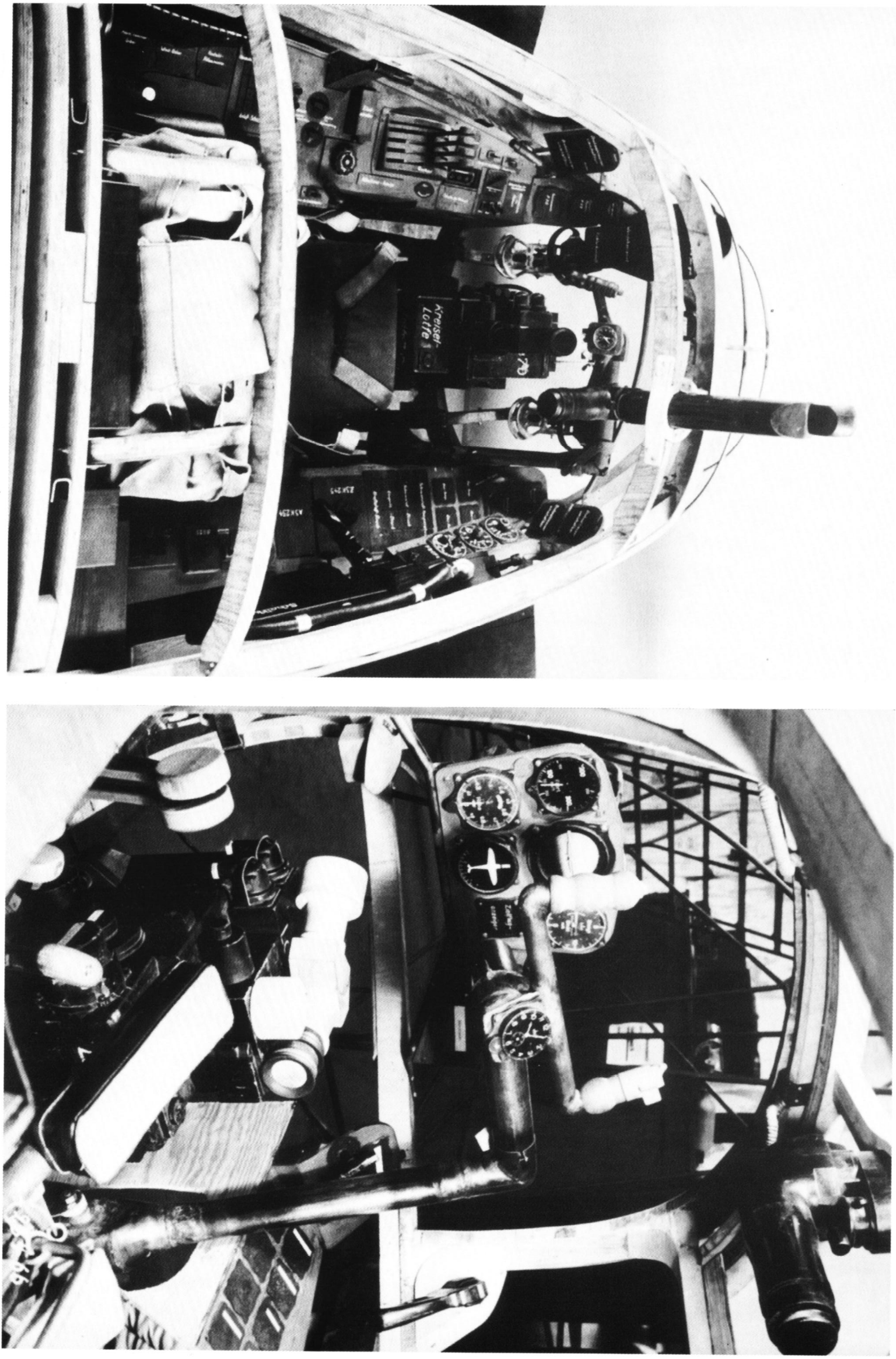
In front of the hangar: Ar 234 V6 and on the right the Ar 234 V8.


Kreisel-
Lotfe
4-234 64

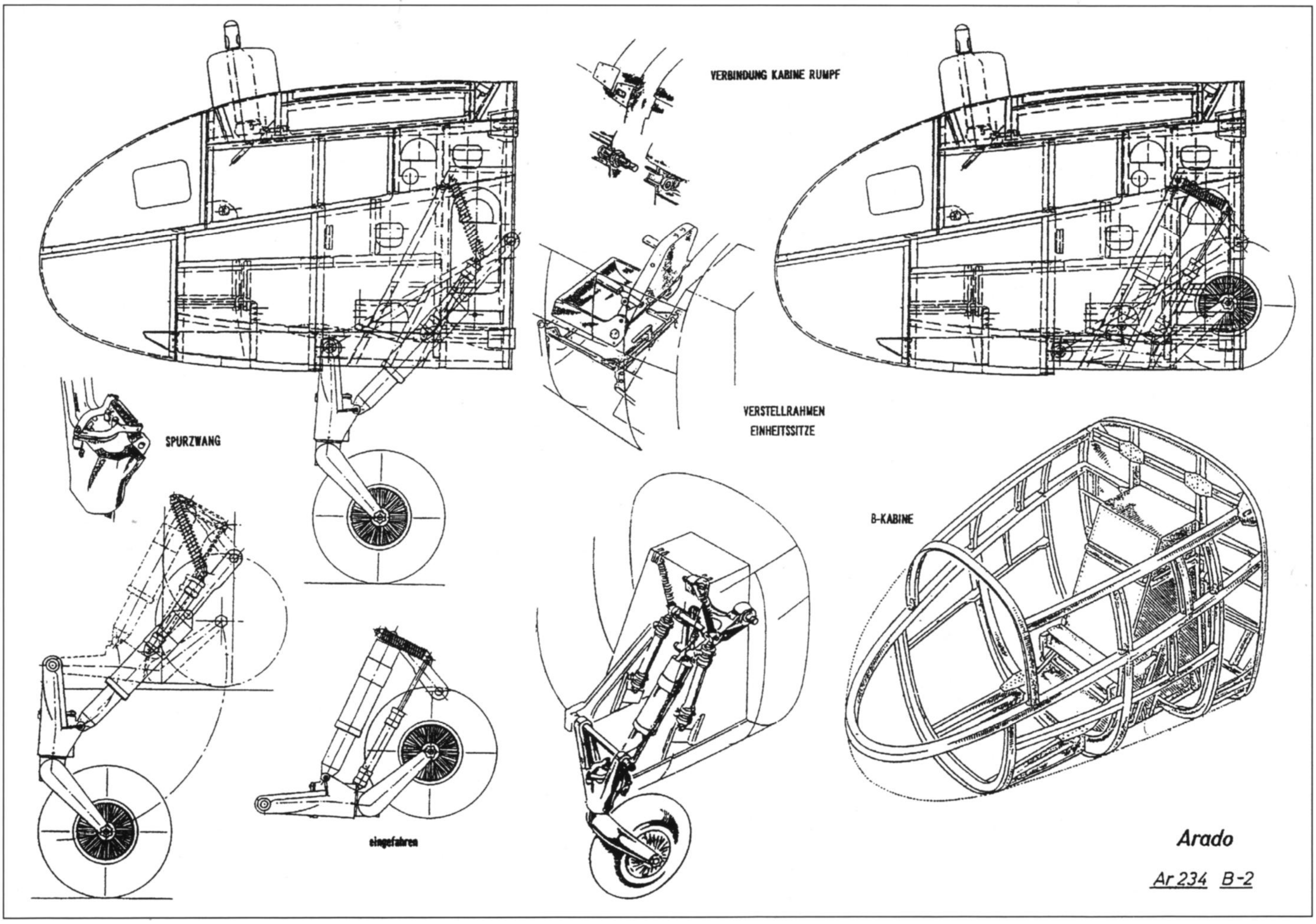
Kabinenattrappe der Ar 234 B mit linker Konsole.

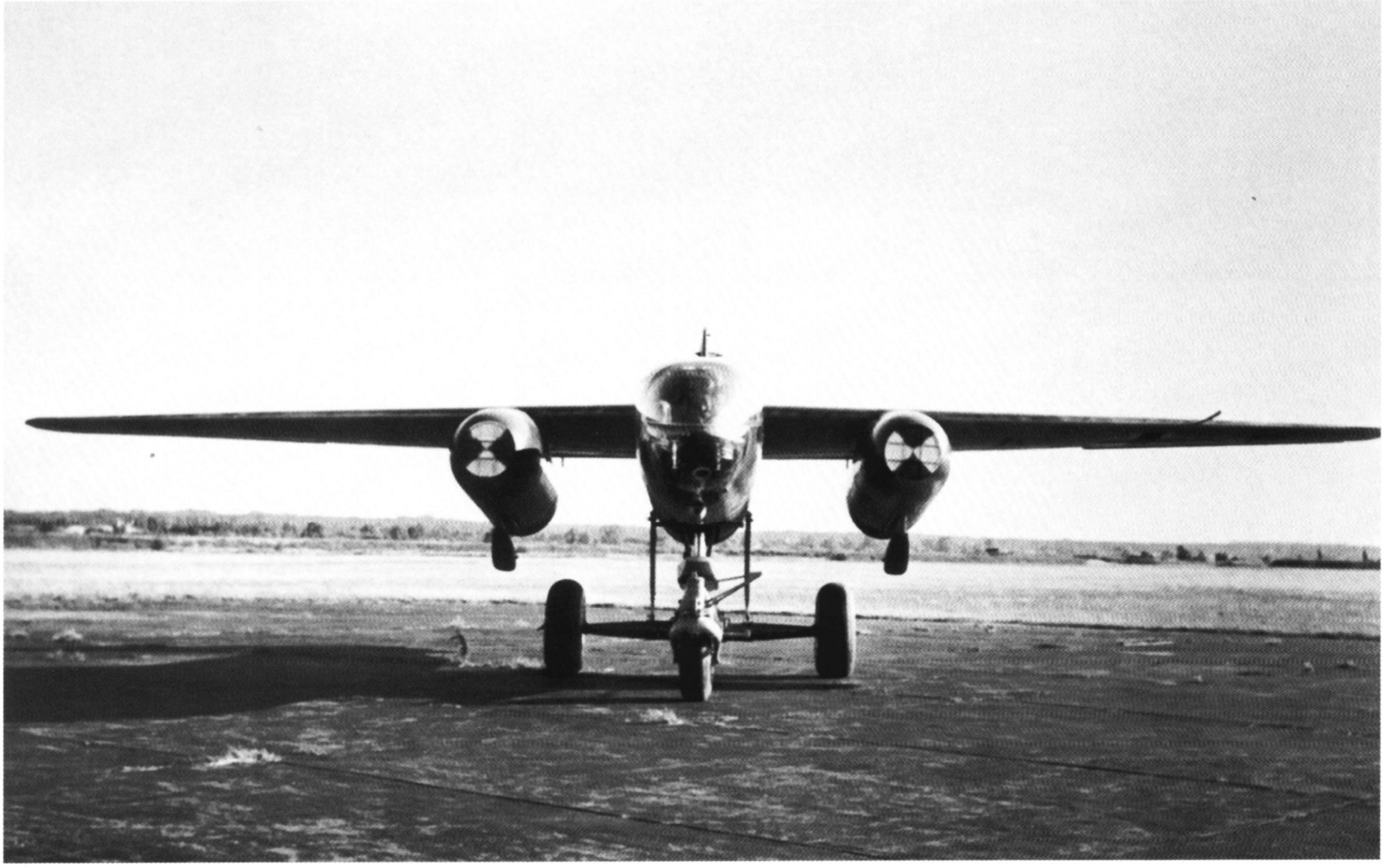

Kreisel-
Lotfe

Blick auf den Pilotensitz der Ar 234 B.

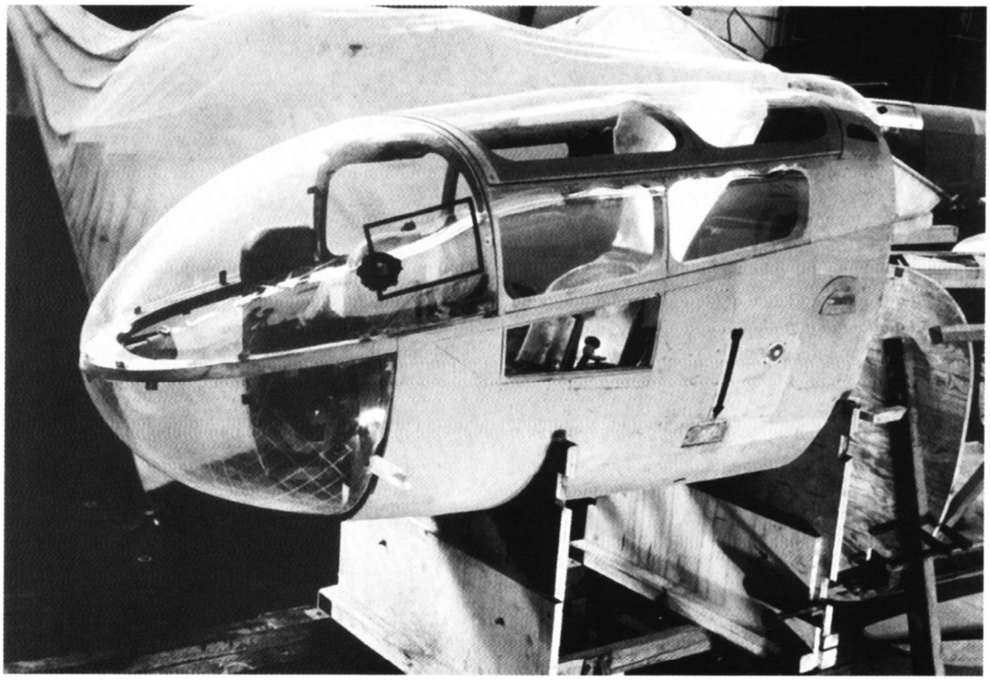

Kreisel-
Lotfe

Attrappenmäßige Darstellung der Ar 234 B-Kabine.

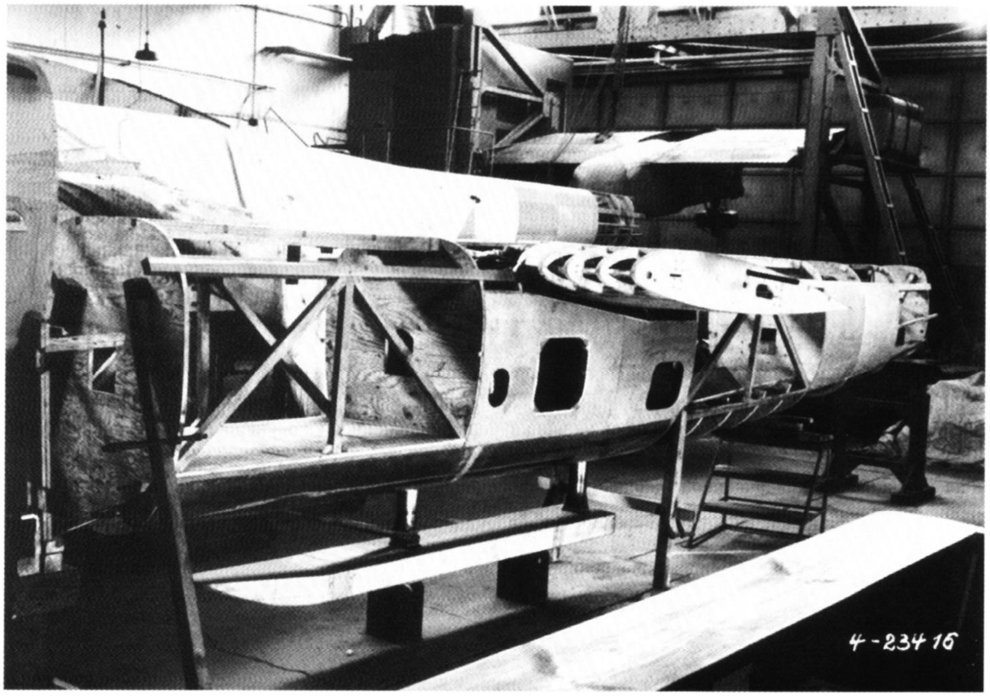

VERBINDUNG KABINE RUMPF
SPURZWANG
VERSTELLRAHMEN
EINHEITSSITZE
B-KABINE
eingefahren
Arado
Ar 234 B-2



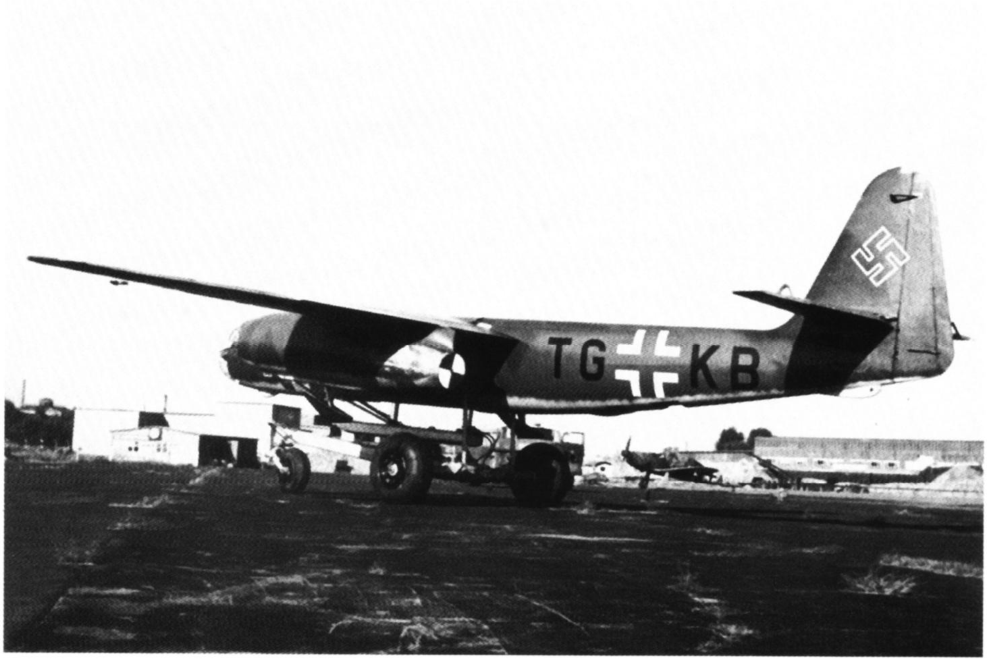
Frontansicht der Ar 234 V1 (TG+KB).



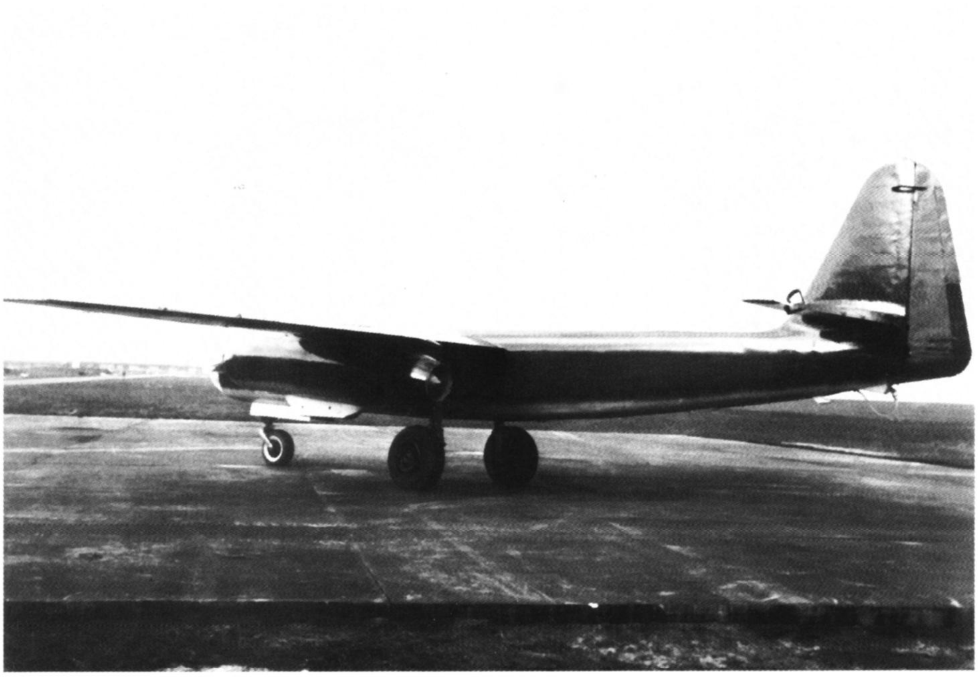
Verbesserte Kabinenanordnung als Attrappenbau.



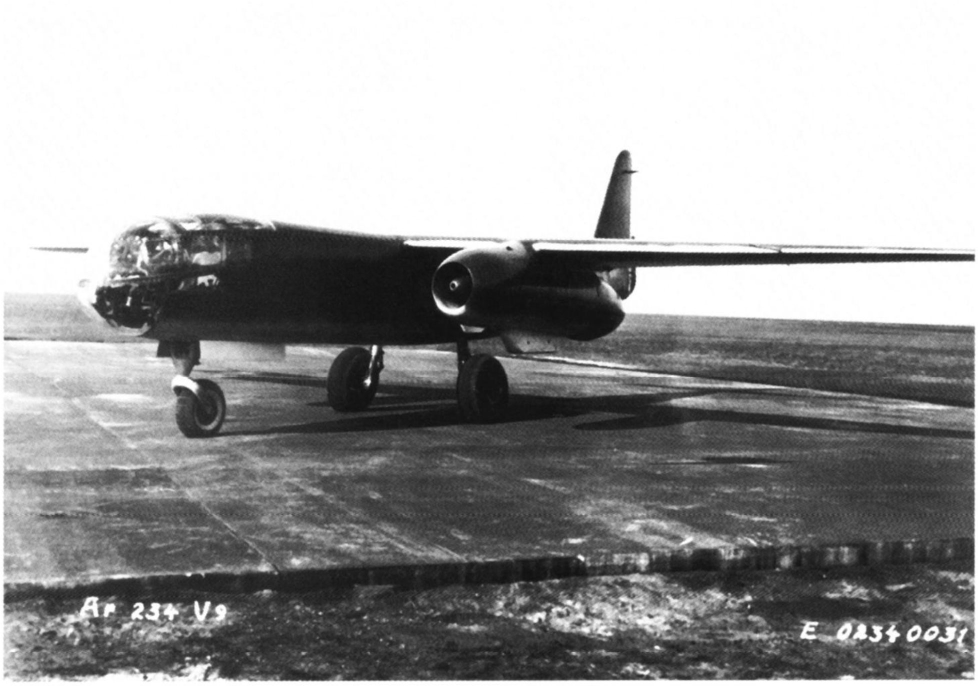
Attrappenmäßige Darstellung des Ar 234 B-Rumpfes.



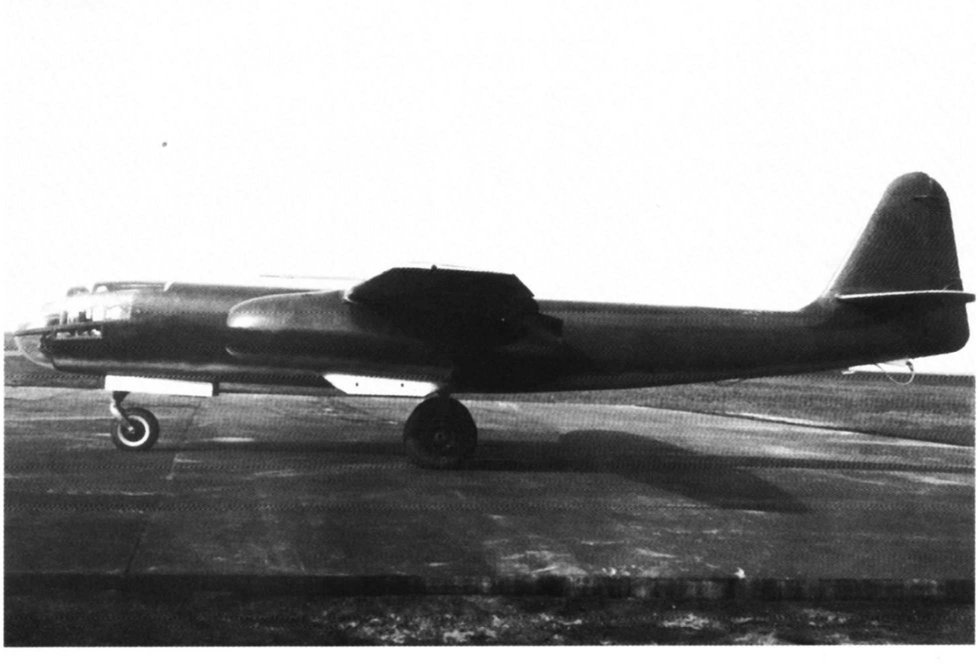
Vergleich der Ar 234 A ...



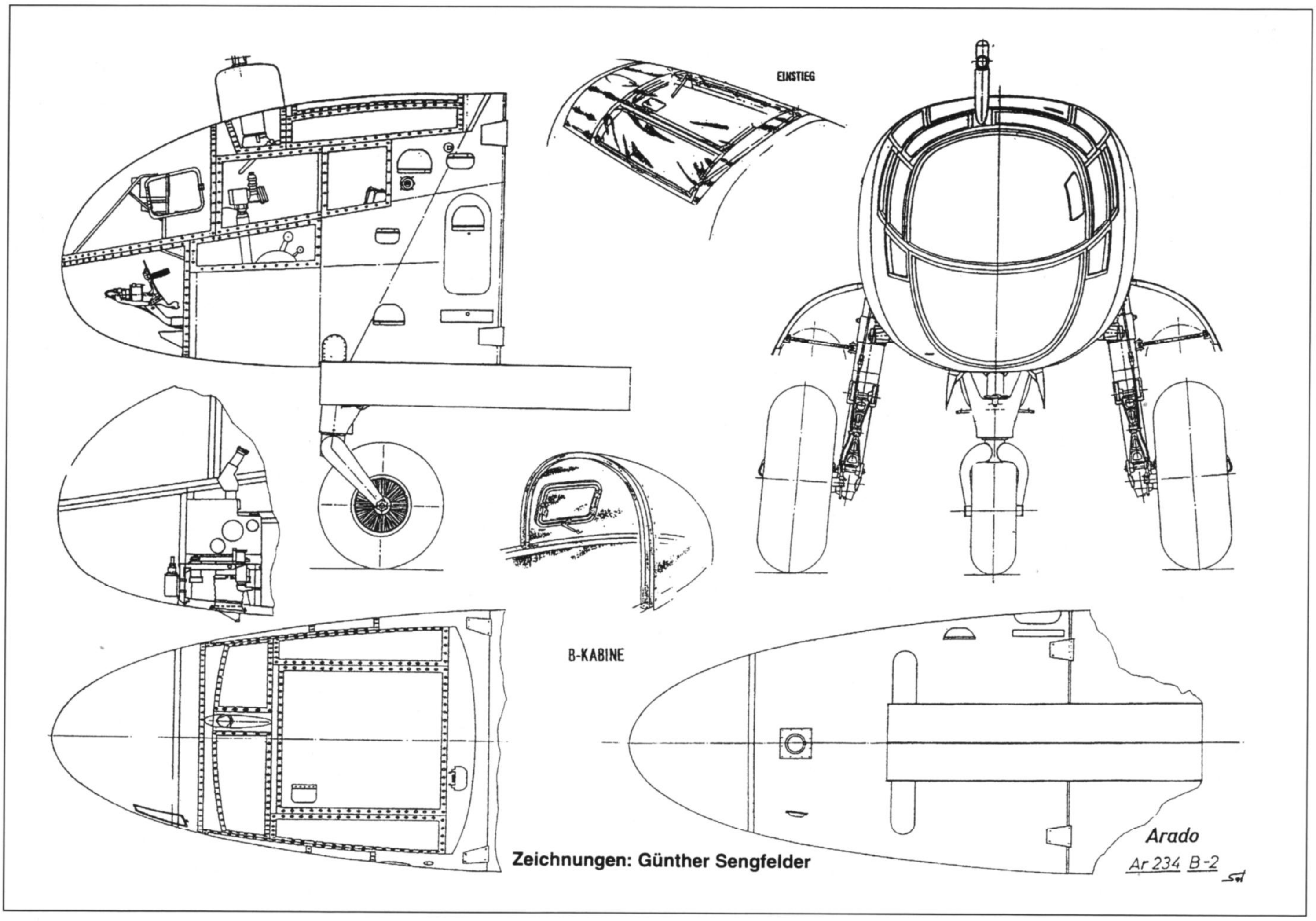
... zur Ar 234 B.



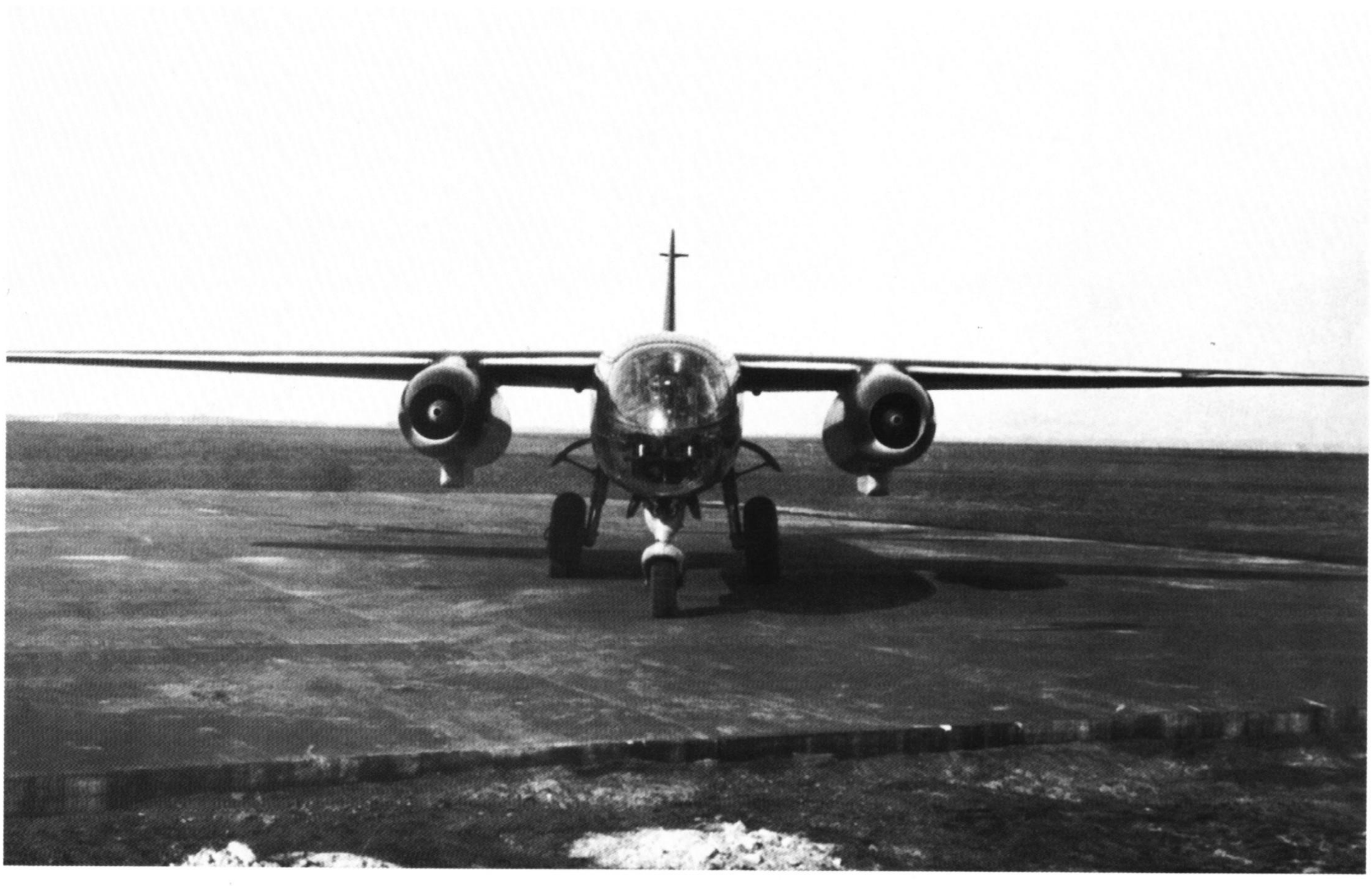
Die Ar 234 V9 kam der endgültigen Ausführung als Schnellbomber bereits sehr nahe.



Seitenansicht des neunten Versuchsmusters mit ETC unter beiden Strahlturbinen.


EINSTIEG
B-KABINE
Arado
Ar 234 B-2

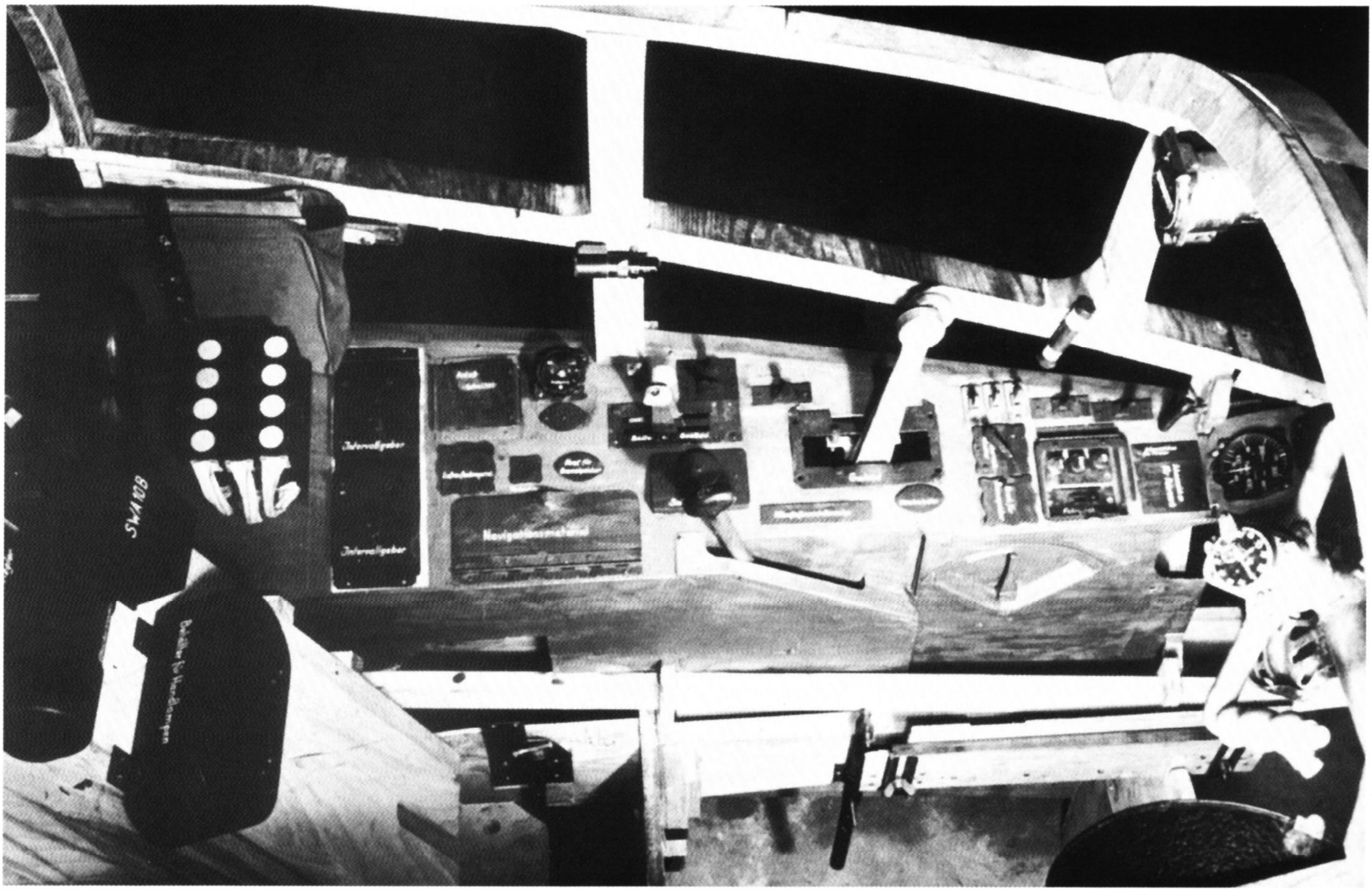
Zeichnungen: Günther Sengfelder



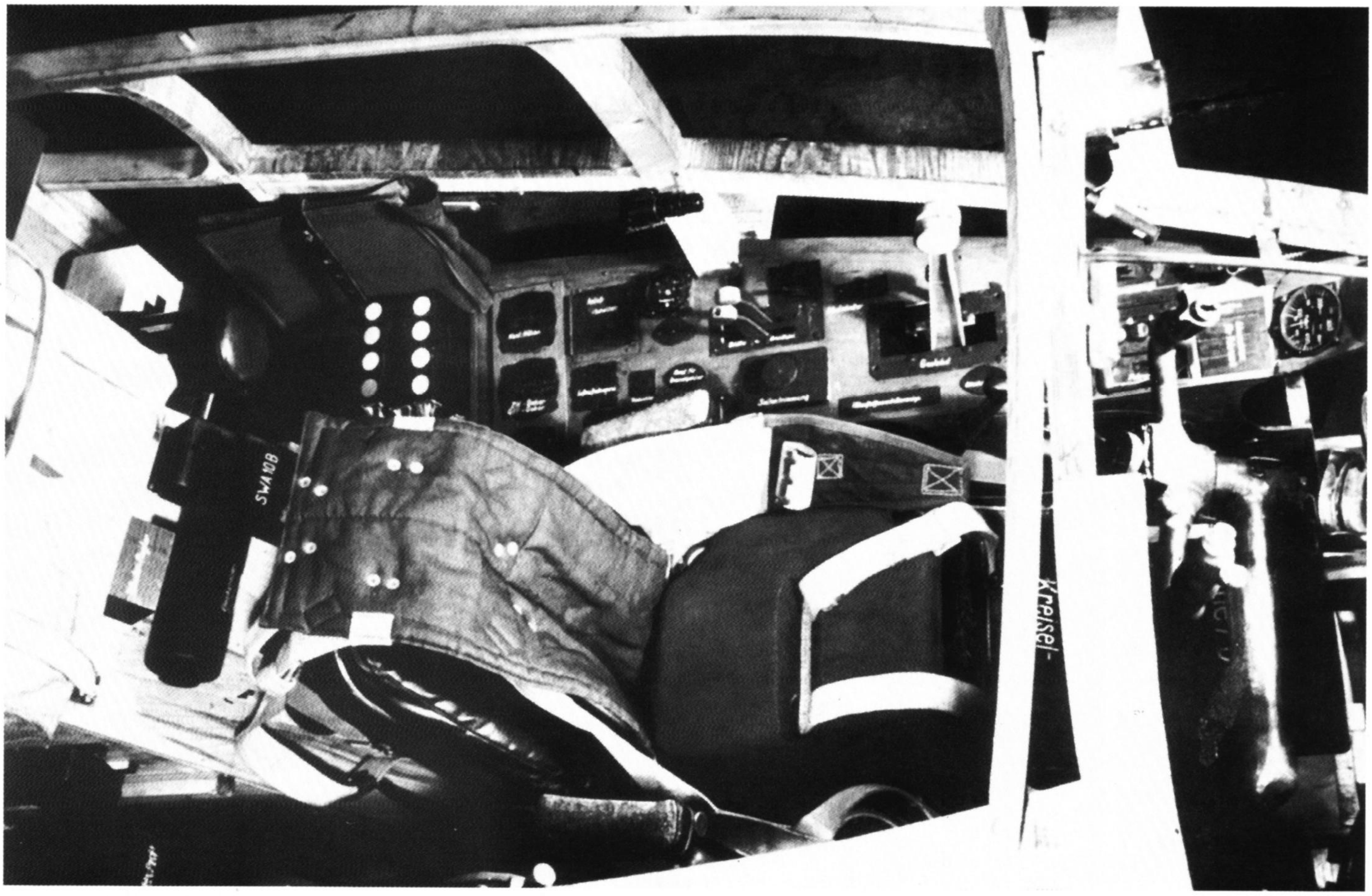
Frontansicht des neunten Versuchsmusters während der Werkserprobung.

Ar 234 - Einsatz beim KG 76

Datum	Anzahl der Maschinen	Bemerkungen
24.12.1944	8	Bahn- und Fabrikanlagen Raum Lüttich und Namur
	8	Nordbahnhof von Lüttich
25.12.1944	8	Bahn- und Fabrikanlagen Raum Lüttich
	8	Bahn- und Fabrikanlagen Raum nordwestlich von Lüttich
26.12.1944	6	Truppenbewegungen im Raum Verviers und östlich von Lüttich
	6	Ziele im Bereich des Bahnhofs von Libramont, südwestlich von Bastogne
27.12.1944	5	Truppenbewegungen bei Neufchateau, südlich von Bastogne
	8	Truppenkonzentration südlich Bastogne
31.12.1944	10	Truppen im Kessel von Bastogne
31.12.1944/ 01.01.1945	4	Nachteinsatz zur Wettererkundung über Südengland - Belgien - Niederrhein und Störangriff auf Bahnhof Brüssel-Nord
	6	Luftangriff auf Flugplatz von Gilze-Rijen mit 6 Abwurfbehältern AB 500
01.01.1945/	4	Nachteinsatz gegen den Hafen von Antwerpen und Eisenbahnziele in Brüssel
02.01.1945	5	Nachteinsatz gegen Truppenbewegungen und Bahnanlagen im Raum Mechelen - Loeven - Brüssel, einschließlich Hbf Brüssel
14.01.1945	5	Truppenbewegungen bei Bastogne mit AB 500 - Bombenschüttbehältern
20.01.1945	8	Schiffsziele im Hafen von Antwerpen
24.01.1945	4	Schiffsziele und Speicher im Hafen von Antwerpen
08.02.1945	7	Verschiebebahnhof von Brüssel
14.02.1945	16	Truppenbewegungen im Gebiet um Kleve und Eindhoven
	16	Truppenbewegungen im Raum Kleve
21.02.1945	21	Truppenbewegungen im Raum Kleve - Bedburg - Eindhoven
	16	Truppenbewegungen bei Kleve und in der Nähe von Eindhoven, Reichswald
22.02.1945	9	Truppenbereitstellungen etwa 20 km süd- und nordöstlich von Aachen
	14	Truppenkonzentration östlich von Aachen
25.02.1945	18	Truppenkonzentration 25 km nordöstlich von Aachen im Raum Linnich
02.03.1945	2	Bekämpfung Truppenbewegungen Raum südlich Mönchengladbach - Jülich - Aachen - Maastricht (1. Einsatz Stab KG 76)
02.03.1945	19	Truppenkonzentration im Raum Jülich - Aachen - Maastricht (III./KG 76)
03.03.1945	1	Wetteraufklärung und Störangriff
09.03.1945	3	Angriff auf Brücke von Remagen, III./76
11.03.1945	2	Angriff auf Brücke von Remagen, III./76
12.03.1945	2	Angriff auf Brücke von Remagen durch Stab KG 76
	2	Angriff auf Brücke von Remagen durch 6./KG 76
	14	Angriff auf Brücke von Remagen durch restliche Kräfte der III./KG 76, Blindwurf von SC 1000 mit Egon-Führung
13.03.1945	7	Angriff auf Brücke von Remagen (wegen Wetterlage kein Abwurf)
	12	Angriff auf Brücke von Remagen
14.03.1945	11	Angriff auf Brücke von Remagen
	8	Angriff auf Hafenanlagen in Antwerpen und Ziele im Raum Lüttich
17.03.1945	2	Störangriff auf Brückenkopf Remagen mit AB 500 (Füllung SD 15)
19.03.1945	4	Angriff auf Flugplatz östlich von Brüssel und auf Verschiebebahnhof von Brüssel
	3	Panzeransammlung bei Bad Kreuznach
	2	Panzeransammlung bei Bad Kreuznach
	9	Bahnanlagen im Raum Brüssel
20.03.1945	4	Panzerbereitstellung 4 km nordöstlich von Bad Kreuznach sowie Flakstellung
21.03.1945	4	Panzeransammlung nordöstlich von Bad Kreuznach sowie Flakstellung
29.03.1945	5	Panzerbereitstellung zwischen Sobernheim und Bad Kreuznach
30.03.1945	2	Bewaffnete Aufklärung im Raum Winterberg
01.04.1945	10	Truppenbewegungen im Raum Münster - Osnabrück
02.04.1945	6	Fahrzeugansammlung 10 km südöstlich von Rheine (mit SC 250 und AB 500)
	1	Bewaffnete Aufklärung im Raum Arnheim - Wesel
03.04.1945	3	Truppenkonzentration im Raum östlich von Wesel
	10	Diverse Ziele in Norddeutschland
04.04.1945	3	Kfz-Kolonnen im Raum Nordhorn und nordwestlich von Rheine
	4	Ziele im Raum Münster (III./KG 76)
05.04.1945	8	Panzerkonzentration im Raum Lembruck nordöstlich von Osnabrück und Panzerbereitstellung bei Bohmte
06.04.1945	6	Panzeransammlung westlich von Achmer (durch III./KG76)
	5	Horizontalangriff auf Fahrzeuge bei Bohmte nordöstlich von Osnabrück
07.04.1945	3	Kanalbrücke bei Vinte südwestl. Achmer (durch III./KG 76)
09.04.1945	2	Ziele in Nordwestdeutschland
10.04.1945	2	Kfz-Kolonnen auf der Reichsautobahn zwischen Bad Oeynhausen und Hannover
11.04.1945	5	Artilleriestellungen bei Kirchweihe
12.04.1945	3	Artilleriestellungen bei Kirchweihe
13.04.1945	2	Brückenkopf an der Aller bei Essel, nordwestlich von Neinburg
14.04.1945	5	Aller-Brückenkopf, 25 km nordöstlich von Celle und Kfz-Kolonnen auf der Reichsautobahn zwischen Hannover und Braunschweig
15.04.1945	3	Ziele auf der Reichsautobahn zwischen Hannover und Brunswick sowie Truppenkonzentration
18.04.1945	1	Wetteraufklärung im Bereich der Aller-Brücken bei Rethen
19.04.1945	1	Panzerbekämpfung südlich von Berlin
	1	Brückenziel bei Rethen (eine SD 500)
20.04.1945	1	Panzerstau auf der Straße Zossen - Baruth südlich von Berlin
23.04.1945	3	Bewaffnete Aufklärung und Brückenbekämpfung im Raum von Berlin
25.04.1945	3	Brückenziele im Raum Berlin
26.04.1945	3	Panzerbekämpfung im Stadtbereich von Berlin
27.04.1945	2	Störangriff im Raum Berlin (Stab KG 76)
29.04.1945	2	Störangriff im Raum Berlin (Stab KG 76)
	2	Panzerkolonne im Raum Berlin
30.04.1945	2	Ziele im Regierungsviertel von Berlin
02.05.1945	2	Kfz-Kolonne auf der Reichsautobahn nahe Lübecks
03.05.1945	2	Fahrzeug-Bereitstellung südlich von Bremervörde



Leicht geänderte Kabinenanordnung bei der Ar 234 B (Attrappenbau).



Der Attrappenbau zeigt die Enge der einsitzigen Kanzel.

zerstören. Außer den Blitzbombern des KG 51, Schlachtfliegern und Sturzkampfbombern griffen daher auch die Ar 234 des KG 76 in die Kämpfe ein. Am 09.03.1944 scheiterte auch ein "Zerstörangriff" mit drei Ar 234. Der Aufruf Görings, die Brücke im Selbstopfer-Einsatz zum Einsturz zu bringen, fand keine Unterstützung beim KG 76. Da sich Hitler dagegen aussprach, wurde der Einsatz verworfen und stattdessen weitere Gleitangriffe geplant. Diese fanden zwischen dem 11. und 17.03.1944 statt. Etwa 50 bis 60 Ar 234 griffen die Ludendorff-Brücke an, die durch die Angriffe soweit zermürbt wurde, daß sie wenig später von selbst einstürzte. In der Zwischenzeit hatten amerikanische Pioniere jedoch mehrere Ponton-Brücken errichtet, so daß der rechtsrheinische Brückenkopf ausreichend versorgt werden konnte.

Anschließend wandte man sich wieder Zielen in Westdeutschland und in Belgien zu. So griffen vier Strahlbomber der 6./KG 76 am 19.03.1945 den Verschiebebahnhof in Brüssel an. Gleichzeitig wurde ein östlich Brüssels gelegener Flugplatz mit Splitterbomben belegt, wobei die Arados von englischen Spitfires angegriffen wurden.

Am 21.03.1945 wurden nördlich von Bad Kreuznach alliierte Bereitstellungen mit Bomben belegt. Die eingesetzten Kräfte landeten trotz erheblicher Beschädigungen wieder in Hesepe.

Infolge der immer weiter nach Osten vordringenden Westalliierten mußte das KG 76 in den Raum Wilhelmshaven zurückziehen. Anfang April 1945 waren lediglich noch zwei Maschinen beim Stab KG 76 sowie vier Ar 234 bei der 6. Staffel und insgesamt elf Bomber bei der 8. und 9./KG 76 vorhanden. Teile der II. Gruppe verlegten zwischenzeitlich nach Burg und gingen von dort aus teilweise in den Industrieeinsatz.

Mit nur wenigen Einsatzmaschinen versuchten die Piloten, alliierte Panzeransammlungen in Norddeutschland zu bekämpfen. Verschiedentlich folgten von Lübeck-Blankensee und Kaltenkirchen aus auch Einsätze gegen Brückenziele an der Aller und im Raum Berlin.

Ab dem 21.04.1945 werden Stab sowie die II. und III. Gruppe des KG 76 in Kaltenkirchen bei Hamburg wieder zusammengeführt. Als fünf Tage später OFw Breme mit seiner Ar 234B-2 das umkämpfte Berlin überfliegt, kann er russische Panzer im Stadtgebiet ausmachen. Am 29. und 30.04.1944 flog das Geschwader mehrere Einsätze über Berlin, der Kommodore allein acht. Der wohl letzte offensive Einsatz fand am 03.05.1945 statt. Infolge des Spritmangels sank die Zahl der Einsätze drastisch. Bei Bremerförde griff OFw Drews noch einmal vorrückende alliierte Fahrzeuge an. Wenig später kam es zur Einstellung der Kampfhandlungen.

Die ersten vier am 03.05.1945 eintreffenden Ar 234C-3 kamen für den Einsatz zu spät. So starteten am 05.05.1945 die letzten neun einsatzfähigen Ar 234B-2 unter Führung von OLt. Kolm nach Stavanger in Norwegen, alle unklaren Maschinen wurden in Leck gesprengt.

Das Geschwader wurde am 09.05.1945 interniert. Bis Mitte Juli 1945 wurden die meisten Geschwaderangehörigen wieder aus der Gefangenschaft entlassen.

Die Arado Ar 234C

Das erste Musterflugzeug, das der geplanten C-Großserie weitestgehend entsprach, flog erstmals am 16.10.1944. Die erste Ar 234C schloß Ende Dezember 1944 die Werkserprobung ab und wurde gefühlsmäßig von den Piloten als der Ar 234B-2 überlegen beschrieben.

Der am 21.12.1944 erstellte 2. Lagebericht der Fachabteilung Fl-E 2 des KdE ergab, daß der Serienanlauf ab Sommer 1945 möglich erschien, falls man endlich genügend Vorrichtungen besitzen würde. Die ständigen Luftangriffe und die sich stetig verschlechternde allgemeine Lage sprach jedoch bereits ab dem Herbst 1944 gegen die Einführung einer zweisitzigen Ar 234.

Die immer wieder geforderte doppelsitzige Kanzel war bereits am 30.10.1944 von Vertretern des RLM und des KdE besichtigt und grundsätzlich genehmigt worden.

Der Lagebericht des Chef TLR Fl-E 2 vom 21.02.1945 behandelte außer der Me 262, Ta 152, He 162 und er Do 335 auch die Ar 234C:

"Nach den bisherigen guten Fronterfahrungen ist ein erfolgreicher Einsatz mit der Ar 234B auch weiterhin möglich. Mit der Ar 234C wird zwar eine wesentliche Geschwindigkeitsverbesserung erreicht, doch sind im Truppenbetrieb mit den 4 TL-Triebwerken erhebliche Schwierigkeiten bezüglich der Einsatzbereitschaft zu erwarten.

Bei der Besichtigung der Ar 234C-3 durch die E-Stelle hat sich gezeigt, daß die vergrößerte FT-Ausrüstung nicht so unterzubringen ist, daß der Flugzeugführer alle Geräte bedienen kann.

Die Fronterfahrungen zeigen auch, daß bei den geringen Flugzeiten, das Sammeln zum Verbandsflug wegen des feindlichen Jagdschutzes und des Kraftstoffverbrauchs nicht möglich ist. Dadurch ist der Lotfe-Einsatz nicht mehr sinnvoll. Es wird mit dem BZA oder Tiefflugschleuder-Anlage (TSA) geworfen."

Der Verfasser des Lageberichts schlug vor, bis zum Anlauf einer von den bisherigen Schwachstellen befreiten Ar 234C-3, die Ar 234B-2 vorläufig weiterzubauen, zumal die bislang verwendeten Jumo 004-Triebwerke in Kürze mit Nachverbrenner eine Leistung von 1150 - 1200 kp Schub aufweisen sollten. Die Ar 234B-2 hätte damit eine merkliche Geschwindigkeitsverbesserung erhalten. Als Ersatzlösung für eine leistungsstärkere Ausführung war die schnellstmögliche Umstellung auf die Ar 234C mit zwei HeS 011 geplant.

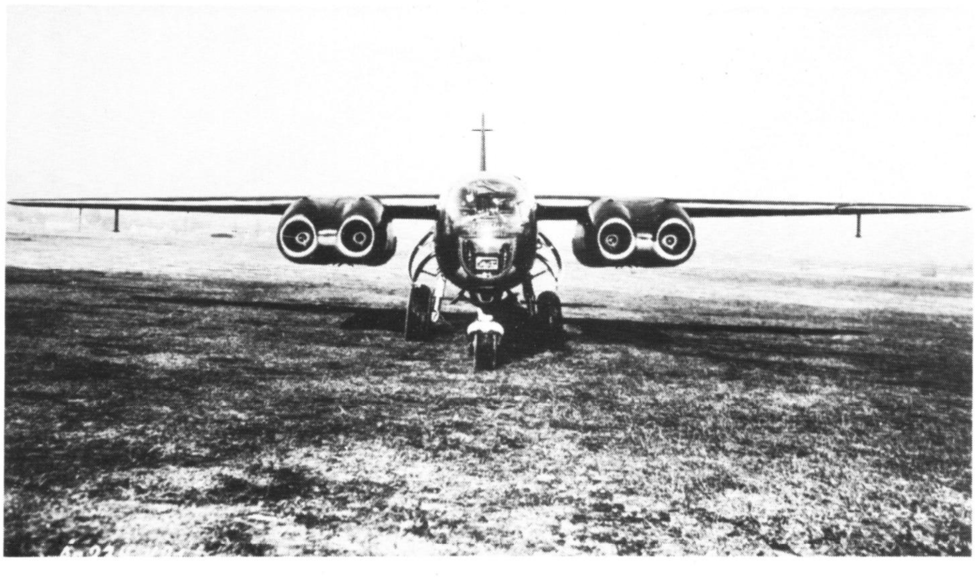
Anfang 1945 ging das Kommando der Erprobungsstellen und das OKL davon aus, daß das Februar-Soll von drei Ar 234C-3 eingehalten werden könnte und die Umstellung des BMW 003 von B4- auf J2-Kraftstoff in relativ kurzer Zeit zu bewerkstelligen wäre.

Die zusammenbrechende Infrastruktur erlaubte es jedoch kaum noch, genügend Triebwerke und Treibstoff für die erste Serie, die Ar 234B-2, herbeizuschaffen.

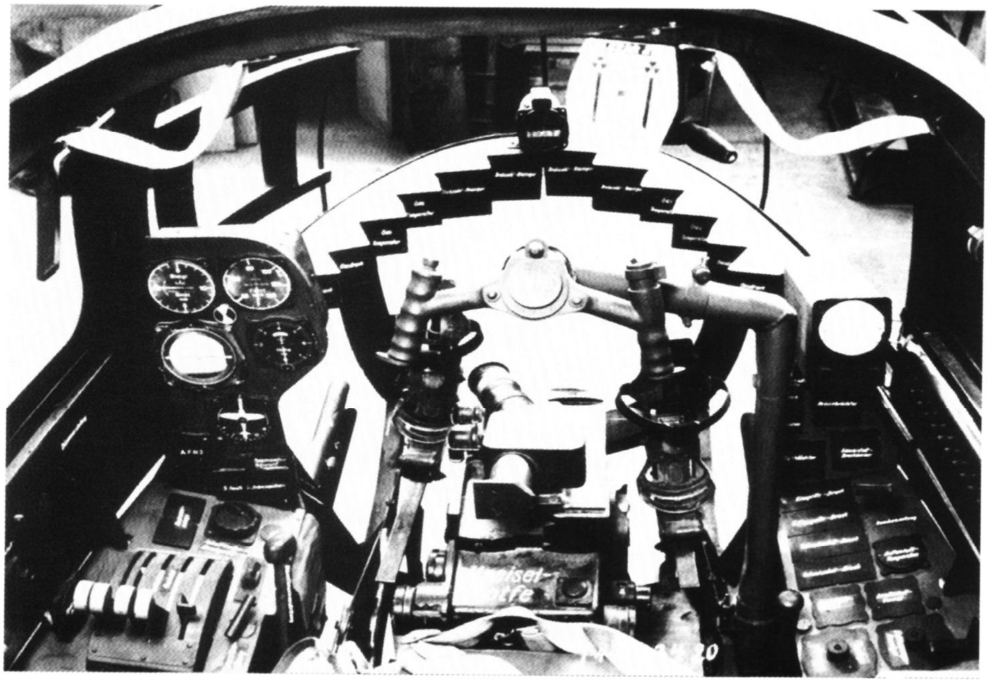
Die weitere Planung sah vor, die ersten 50 Ar 234C-3 mit BZA 1B auszuliefern, da die Installierung der TSA IIB-Anlage ab der 15. C-3 nicht mehr möglich gewesen war, da die erforderlichen Einbauunterlagen nicht eintrafen. Man kam daher überein, die BZA 1B-Anlage erst ab der 51. Ar 234C-3 durch das TSA IID-Bombenvisier zu ersetzen.

Wegen der sich drastisch verschlechternden Kriegslage wurde die Weiterentwicklung der Ar 234C am 12.03.1945 durch das OKL-Chef TLR beendet. Die für die Zellen-Erpro-

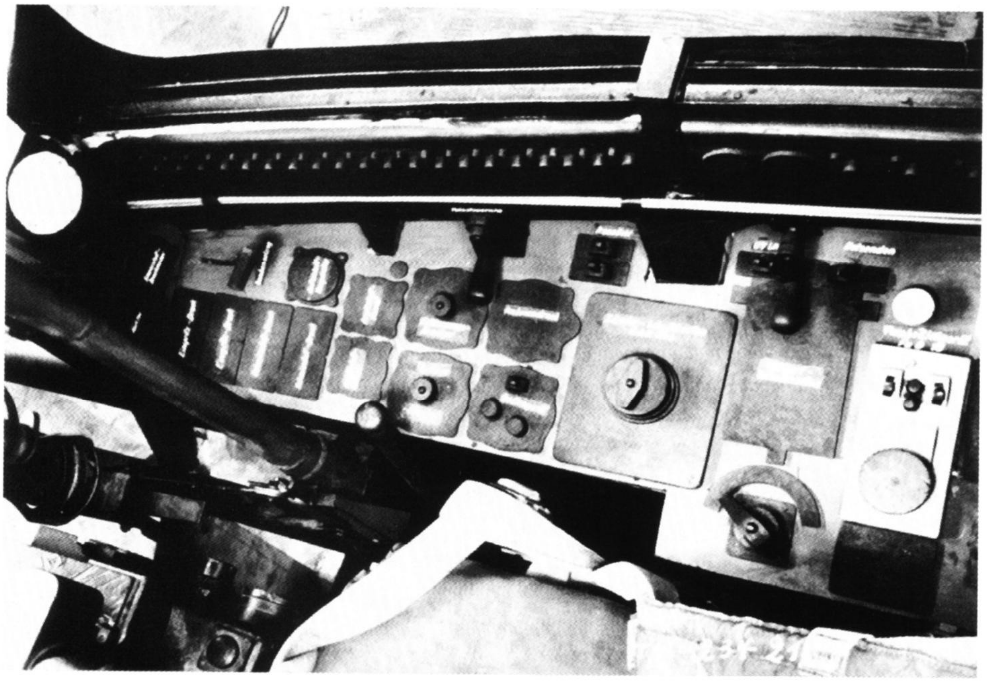
Die in Wesendorf am 4.4.1945 zerstörte V 20.
Destroyed on April 4, 1945, the Ar 234 V 20.



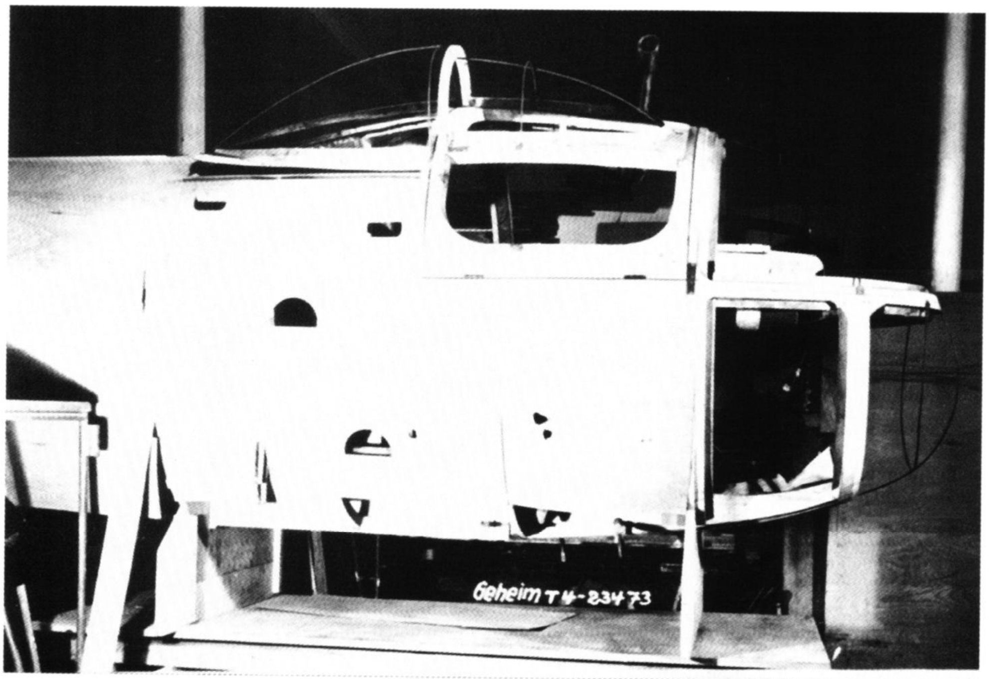
Die Ar 234 V21 flog erstmals am 24.11.1944 und besaß eine überarbeitete Kabine.
The Ar 234 V21 flew for the first time on November 24, 1944 with a modified cockpit.



Darstellung der Navigations- und Triebwerksüberwachungsinstrumente bei der Ar 234 B (Attrappe).

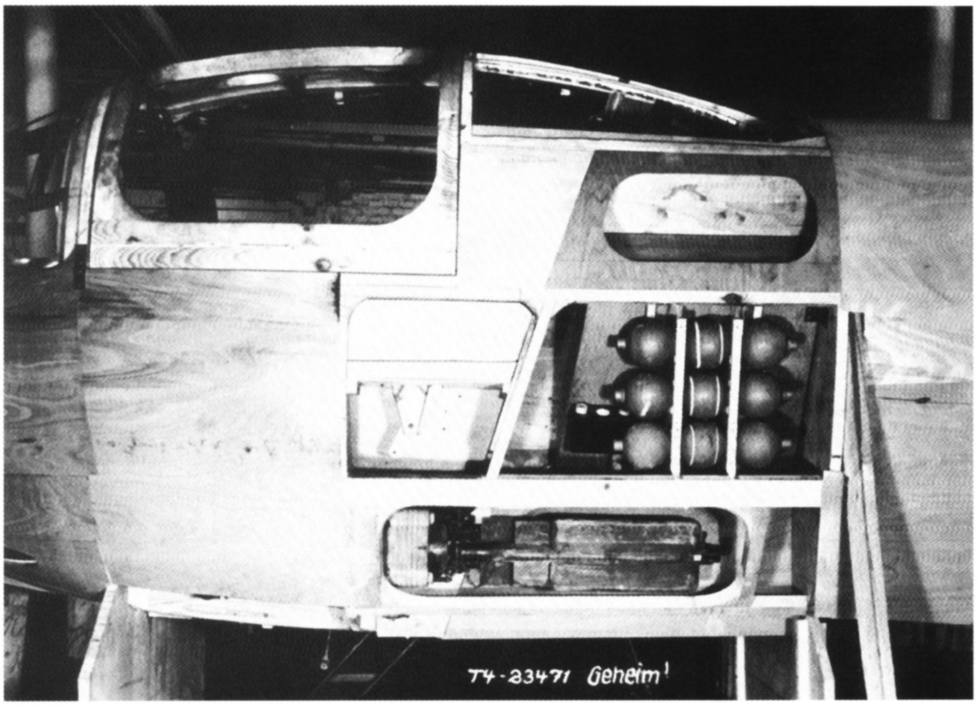


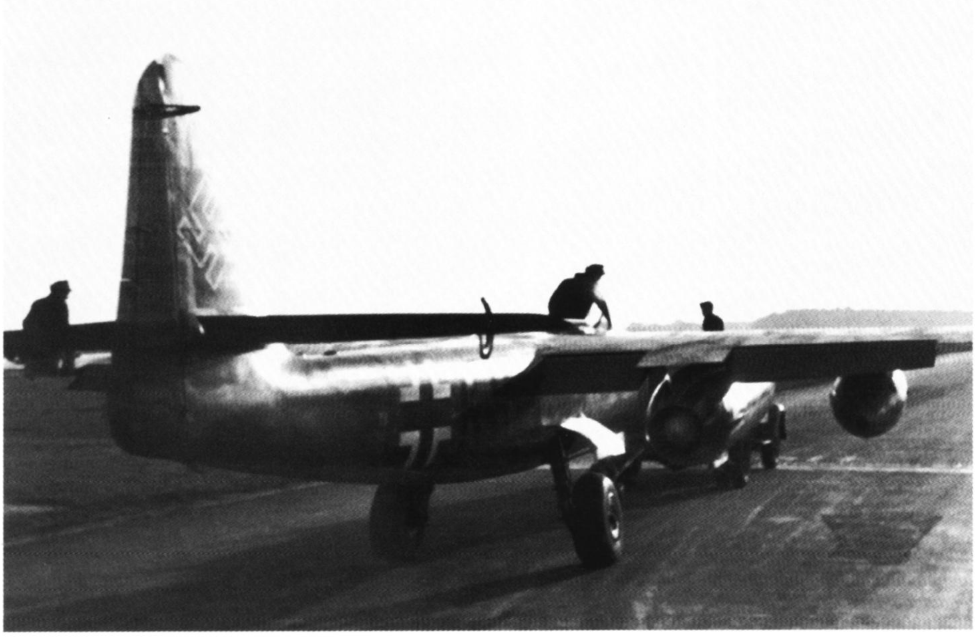
Nahansicht der Kabinenattrappen mit dem Zündschaltkasten sowie der Triebwerksüberwachung.



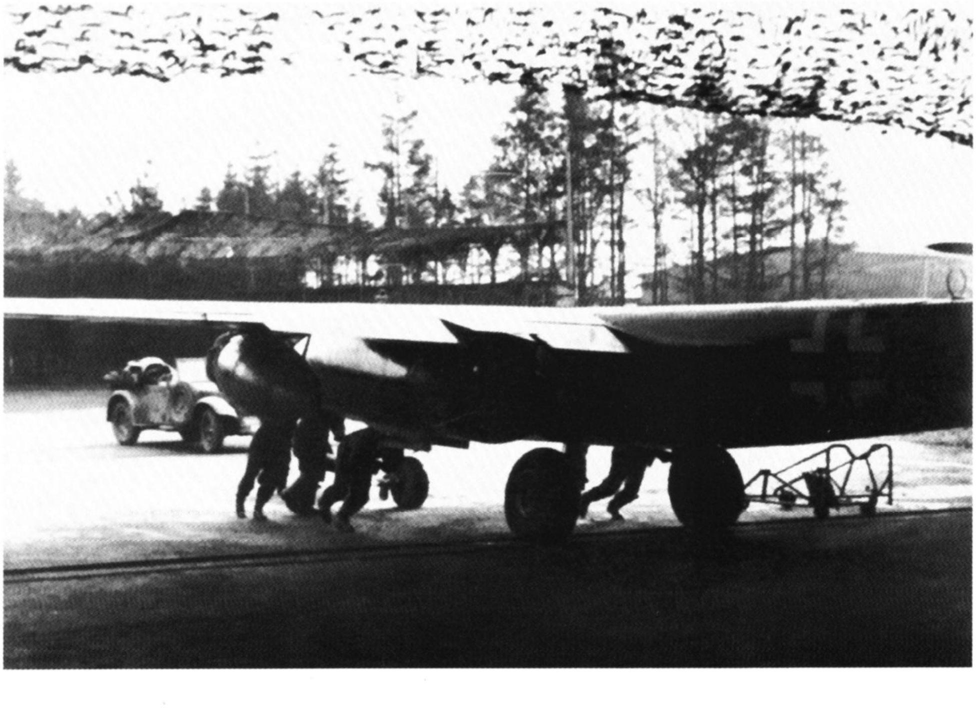
Kabinenattrappe der Ar 234 C-Ausführung.

Attrappe der Starrbewaffnung bei der Ar 234 C.

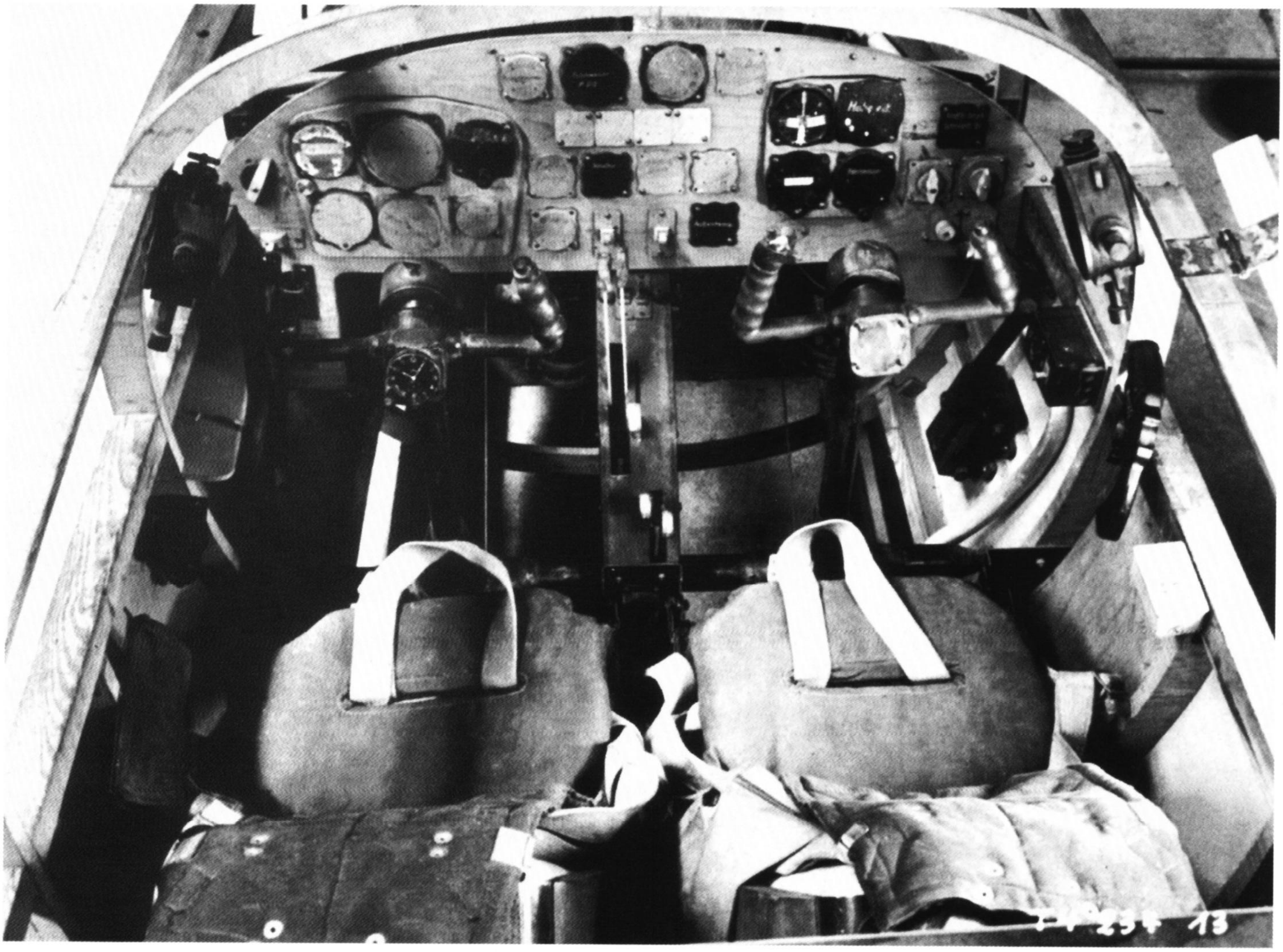


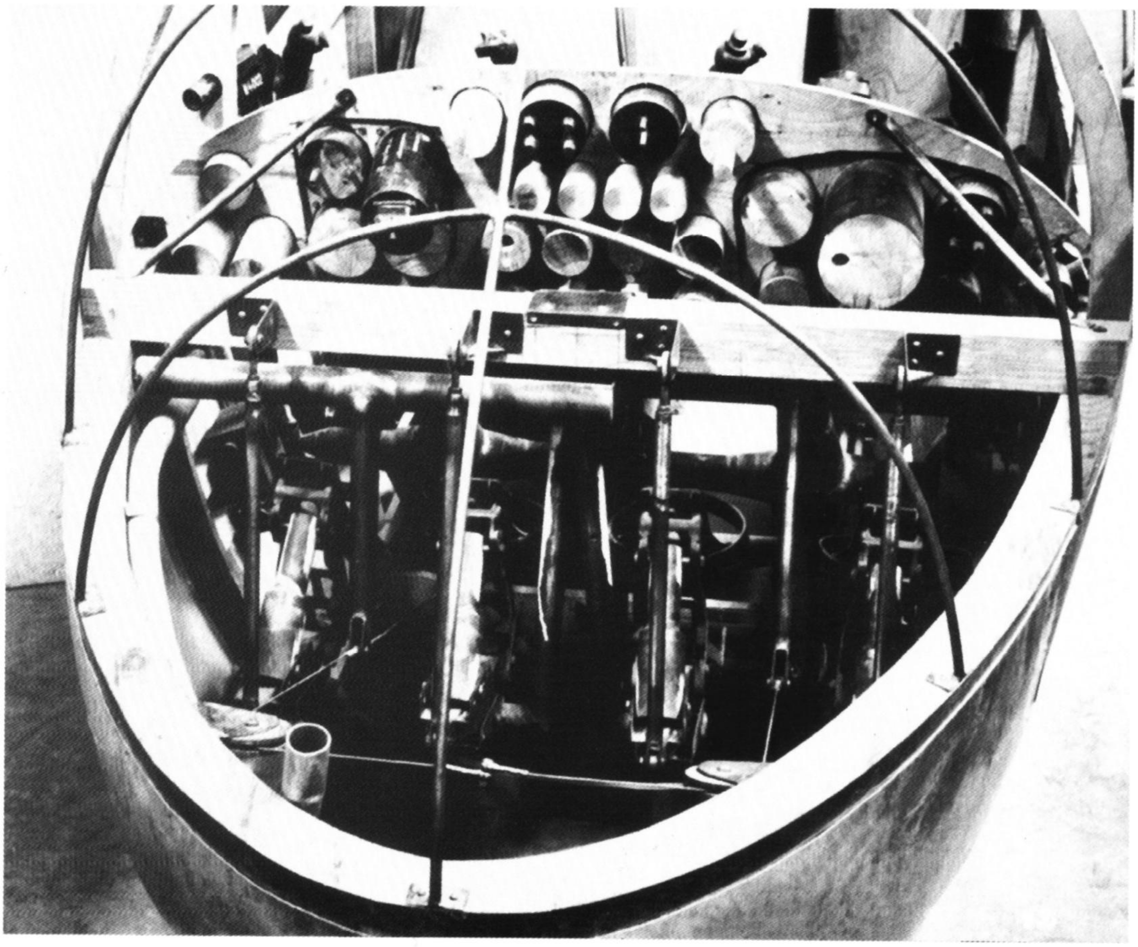


Die Ar 234 B (T9+KH) beim Schlepp zur Startbahn.



Die T9+HH des Kommandos Sperling wird in die gut getarnte Halle geschoben.





Atrappe der ersten zweisitzigen Ausführung der Baureihe C.

Rückwärtige Ansicht der zweisitzigen Kabinenattrappe.

bung verantwortliche Abteilung E2 hatte sich - im Rahmen des "Führernotprogramms" nur noch mit der Weiterentwicklung der beiden Heimatschützern Me 262C-1a und C-2b sowie mit der Ho 229 zu beschäftigen.
Die ersten Anfang Mai 1945 beim KG 76 eintreffenden Ar 234C-3 Maschinen kamen bekanntlich für den Einsatz zu spät.

Ar 234 - Aufklärer

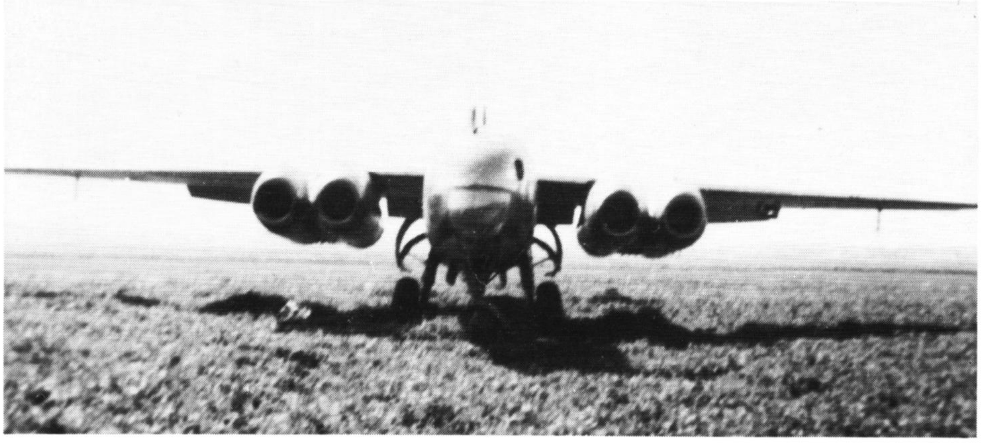
Auch die Ar 234 wäre als Aufklärer hergestellt worden. Nachdem einige Versuchsmuster als Behelfsaufklärer umgebaut und im Westen eingesetzt worden waren, ging man an die Umrüstung von B-2-Maschinen, die dann - mit zwei Reihenbildgeräten versehen - als schnelle Aufklärer über dem Westen Europas zum Einsatz kommen sollten.
Durch diese Forderung des Generals der Aufklärungsflieger (GdA) wurde die Serienfertigung in keiner Weise beeinträchtigt. da größere zellenseitige Änderungen nicht von Nöten waren. Die Verwendung der Maschine als Aufklärer ging im Grunde auf eine direkte Weisung Hitlers - nach einem Vortrag von Generaloberst Jodl - zurück, der sich über die mangelhafte Aufklärung über Westeuropa und Südengland beschwert hatte.
Am 23.05.1944 verfügte das OKL-GenQu. 2 Abt. (IIa) daher, die sofortige Umgliederung des Versuchsverbandes OKL in drei Staffeln, von denen die erste, unter Führung von Hptm. Götz, drei Einsatzkommandos bilden sollte:

- Kommando Götz
  (später Kommando Sperling)
- Kommando Hecht
  (später Kommando Sommer)
- Kommando Braunegg
  (Me 262 - Aufklärer)

Dies hatte zur Folge, daß die 1./Vers. ObdL einsatzmäßig dem General der Aufklärungsflieger unterstellt wurde. Dank dieser zahlenmäßig kleinen Einsatzkommandos konnte in bescheidenem Rahmen wieder Luftaufklärung über dem Westen geflogen werden, ohne daß jedesmal mit dem Verlust der Aufklärer zu rechnen war.
Das Kommando Sperling wurde im März 1945 mit der 1. (F)/123 unter Führung von Major Götz zusammengelegt und im April 1945 auf dem Fliegerhorst Hohn aufgelöst. Das Kommando Hecht wurde in Biblis Teil der 1.(F)/100 und dort Anfang April 1945 aufgelöst. OLt. Sommer bildete im März 1945 in Udine/Italien das Kommando Sommer, das in Heiligenkreuz/Bayern im Mai 1945 sein Ende fand. Von den Ar 234-Einsatzmaschinen blieben Anfang Mai nur die verkohlten Reste zweier Ar 234B-1 in Campo Formido sowie in Malpensa. Was aus der dritten in Italien eingesetzten Ar 234 wurde, ist unbekannt.
Die 1. (F)/33 wurde ab Januar 1945 unter Führung von Hptm. Hattan mit Ar 234-Aufklärern ausgerüstet. Die 1./FAGr. 5 erhielt ab Anfang 1945 ihre ersten Ar 234B-1 Strahl-Aufklärer und war zuletzt in Stavanger/Norwegen stationiert. Ein letzter Aufklärungsflug gegen Hafenanlage an der englischen Ostküste wurde am 10.04.1945 unternommen.
Sämtliche zuvor genannten Aufklärer besaßen die übliche Bomben-Aufhängung und die gesamte Bombenabwurf-Elektrik nebst den für den Bombeneinsatz erforderlichen Zielgeräten. Die Umrüstung als Aufklärer erfolgte durch den Einbau der beiden Reihenbildgeräte durch Personal des GdA.
Der Umbauaufwand pro Maschine betrug etwa 700 Arbeitsstunden und dauerte etwa zehn Tage. Die notwendigen Rüstsätze standen stets in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Nach Stavanger in Norwegen wurden bei Kriegsende die letzten einsatzklaren Ar 234 B-2 des KG 76 überführt.

The last Ar 234 B-2 of KG 72 deployed by the end of the war to Stavanger in Norway.



Eine der wenigen von den Alliierten erbeutete Ar 234 C-3.

One of the few Ar 234C-3 captured by the Allies.

Im Februar 1945 wurden vom Umrüstkommando A insgesamt elf Ar 234-Aufklärer umgebaut.
Am 28.04.1945 befanden sich die meisten Ar 234-Aufklärer bei folgenden fliegenden Verbänden der Luftwaffe:

Kdo. Sommer	Komm. Gen. d. Lw in Italien
1. (F)/33	Komm. Gen. d. Lw in Dänemark
1. (F)/100	7. Jagddivision
1. (F)/123	14. Fliegerdivision

Zum Zwecke der Wetteraufklärung und gelegentlich auch zur visuellen Aufklärung wurden auch Maschinen des Kampfgeschwaders 76, das zuletzt der 14. Fliegerdivision unterstand, eingesetzt.

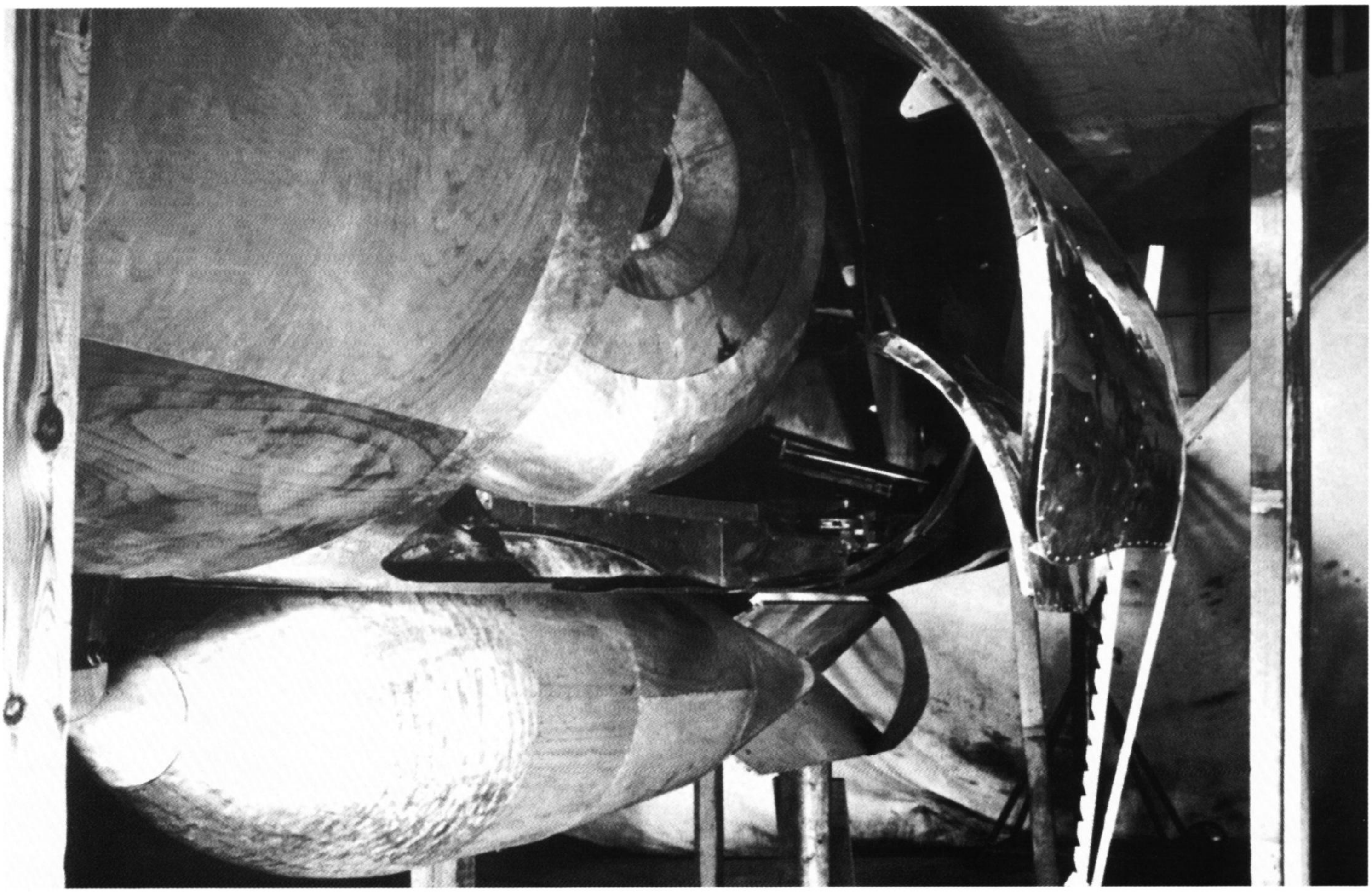
Bei Kriegsende wurden in Grove (Karup in Dänemark) sechs Ar 234 von den vordringenden alliierten Truppen erbeutet, eine beschädigte Ar 234 fand sich bei Bad Wörrishofen, mehrere Maschinen hatte man in den letzten Kriegstagen noch nach Stavanger (Norwegen) geflogen. Die Reste der 1. (F)/100, die am 26.04.1945 lediglich aus einer flugklaren Ar 234 bestand, hatten sich nach Hörsching bei Linz zurückziehen müssen. Weitere, zumeist zerstörte Strahlbomber des KG 76, fanden englische Truppen bei Kriegsende in Leck und in Lübeck-Blankensee vor.

Triebwerksprobe bei der III./KG 76

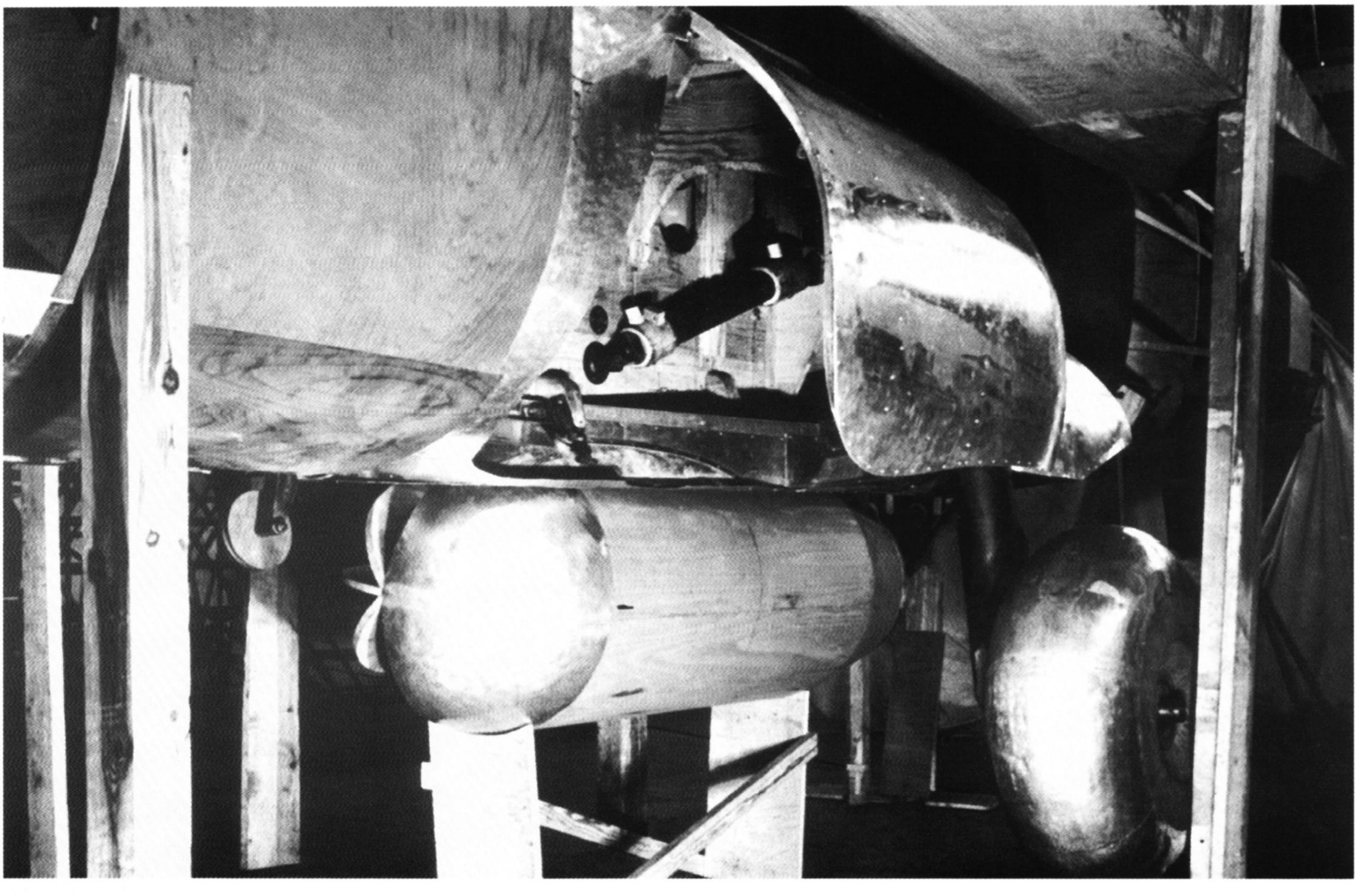
Test run of the engine of an Ar 234 from III./KG 76.

Ar 234 - Nachtjäger

Am 04.11.1944 traf die Weisung von Reichsmarschall Göring ein, drei Musterflugzeuge für die Verwendung als Nachtjäger herzustellen. Die 3./Versuchsverband OKL sollte außer der Nachtjagderprobung

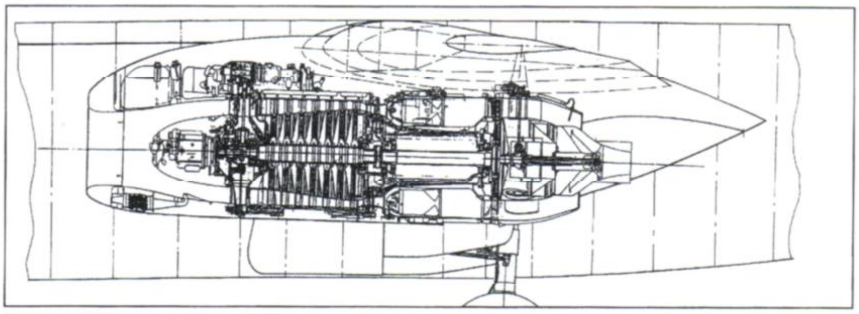


Rumpfattrappe mit hölzerner „PC 1400“.

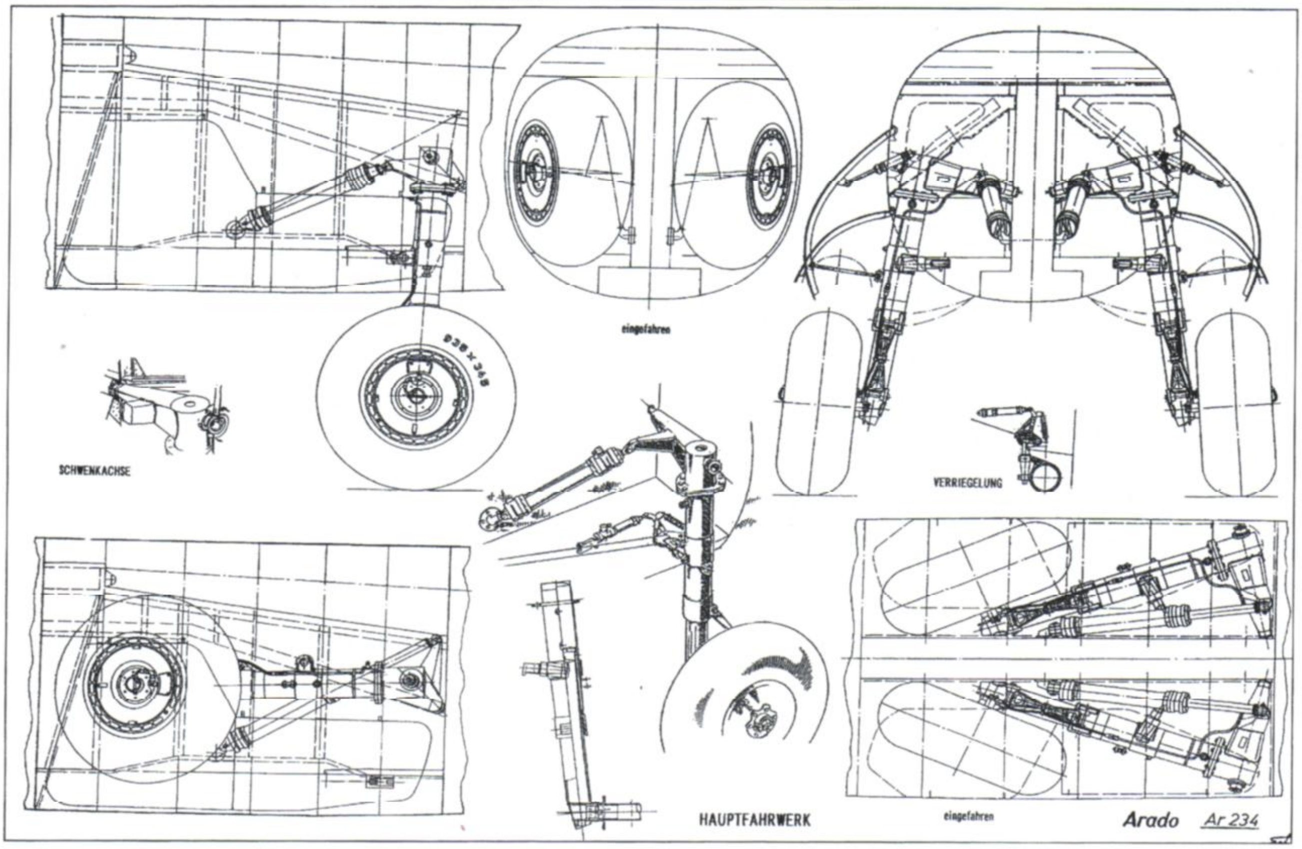


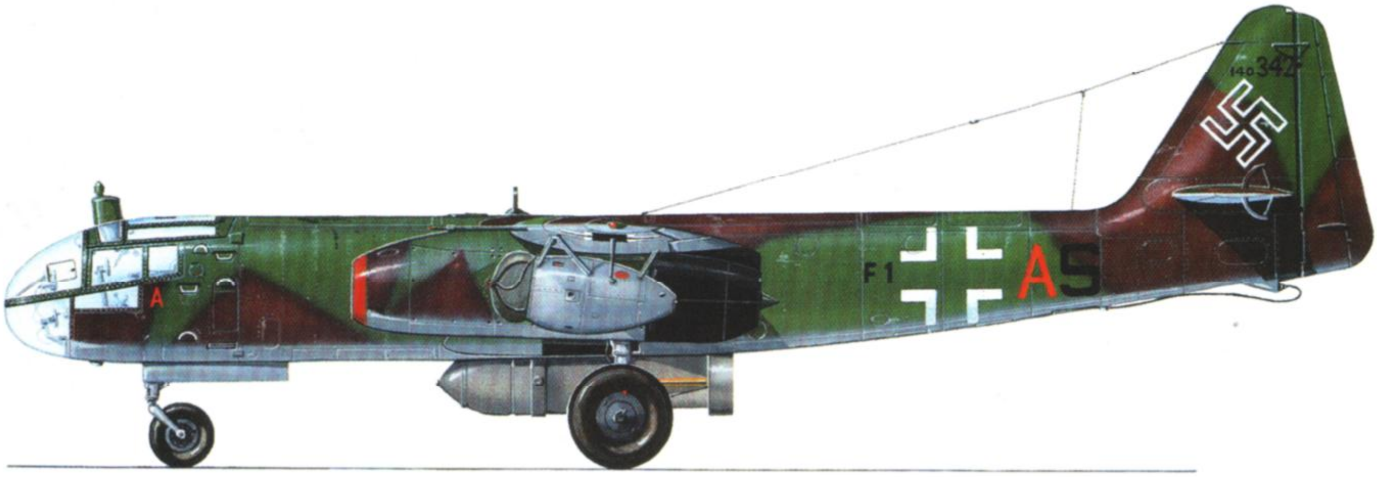
„Ausgefahrenes Fahrwerk“ des Attrappenbaus.

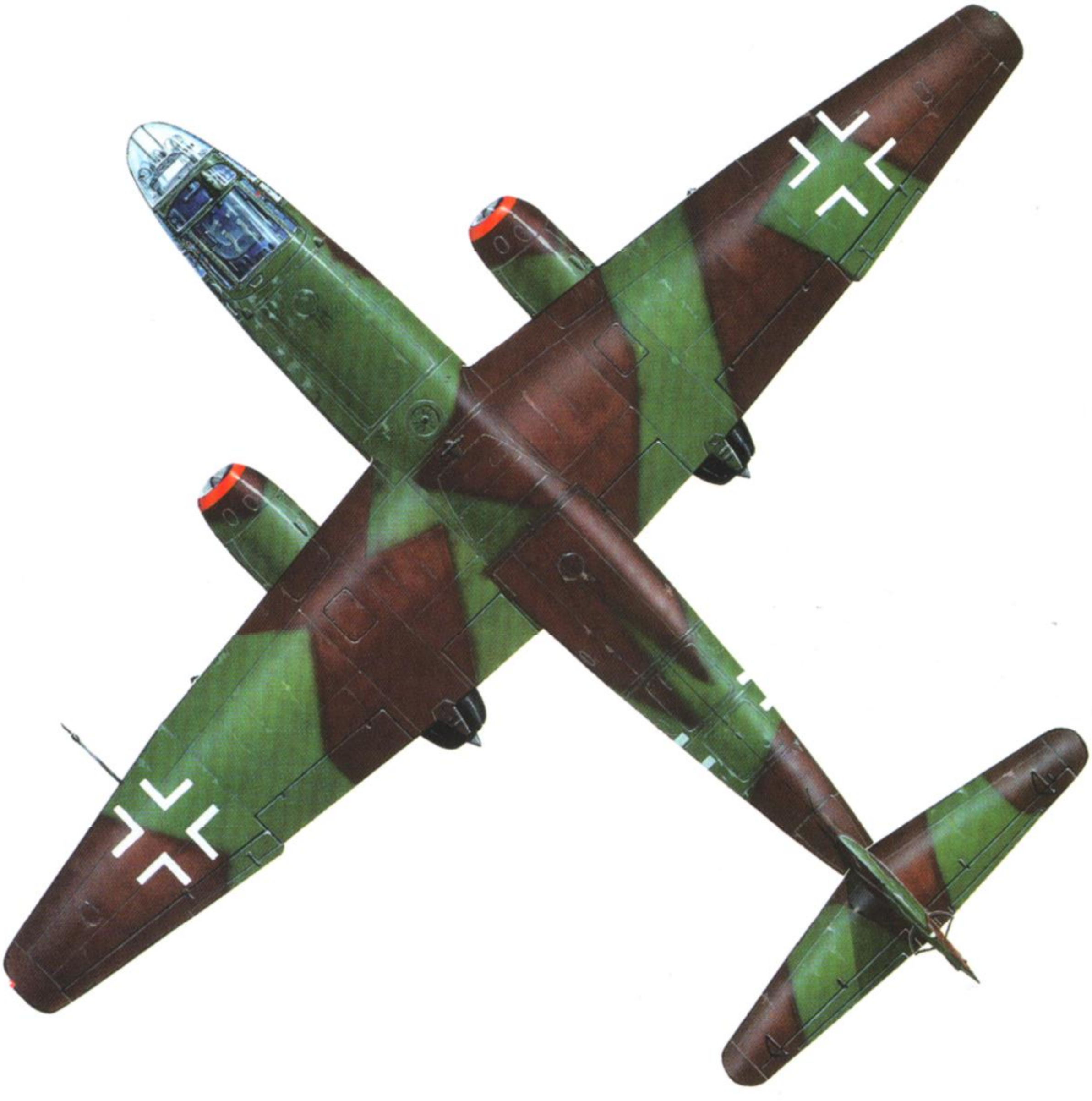
Eine meisterhaft gebaute Arado Ar 234 C im Maßstab 1:15 vor realistischer Waldkulisse. Das Modell wurde von Günter Sengfelder gebaut.



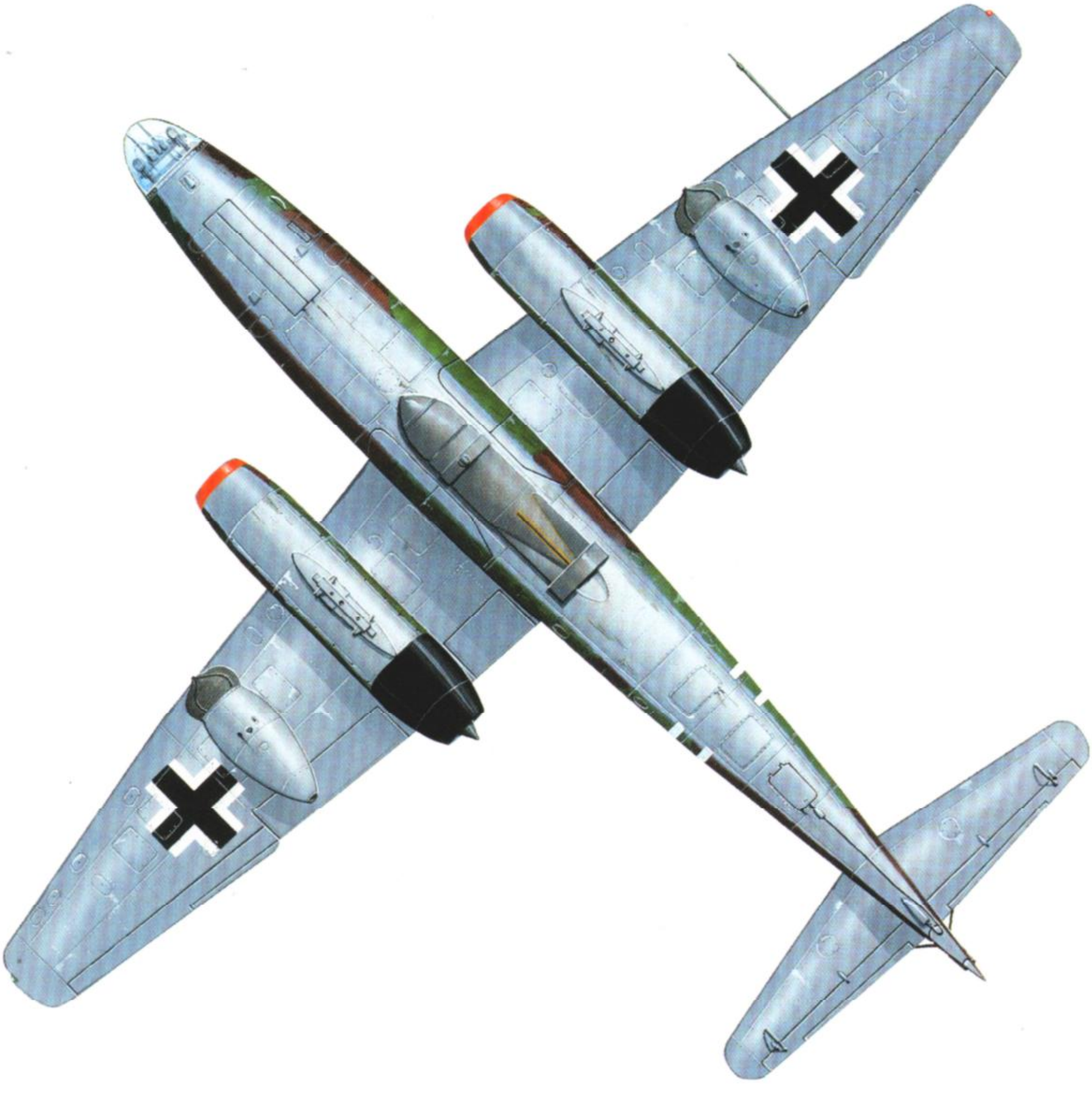
Arado 234 C-3 mit BMW 003 A-Triebwerkdetails, gezeichnet von Günter Sengfelder


eingefahren
SCHWENKACHSE
VERRIEGELUNG
HAUPTFAHRWERK
eingefahren
Arado Ar 234

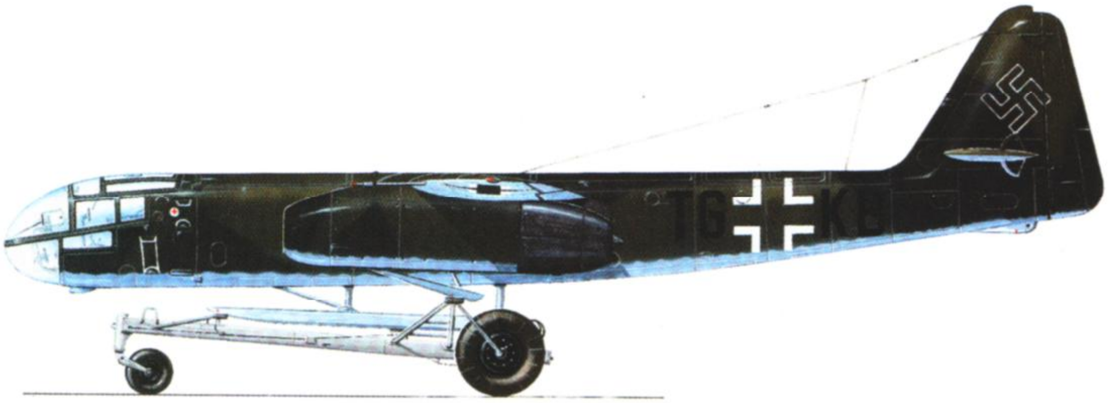

140342
F1
A5
A



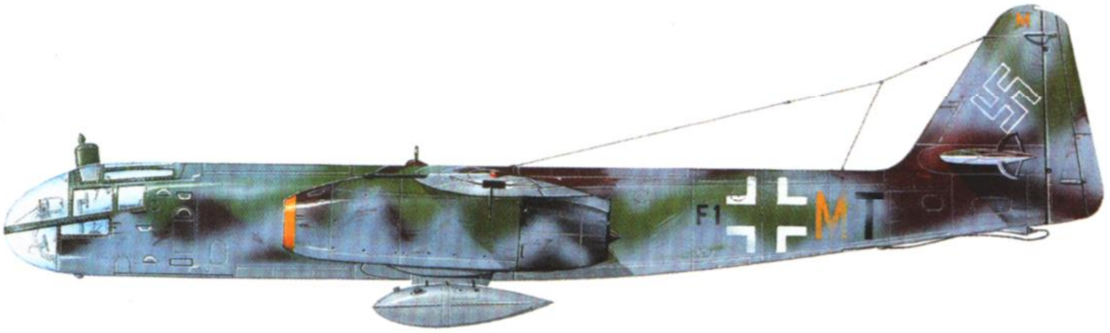
Arado Ar 234 B-2, Werknr. 140 342, F1+AS der 8./KG 76, Flugzeugführer Ofw Friedrich Bruchlos, ca. März 1945. Die Maschine war an den Angriffen auf die Rheinbrücke von Remagen beteiligt, hier dargestellt mit einer SC 1000 „Hermann“ Bombe und Starthilfsraketen Walter HKW 109-500 A-1.



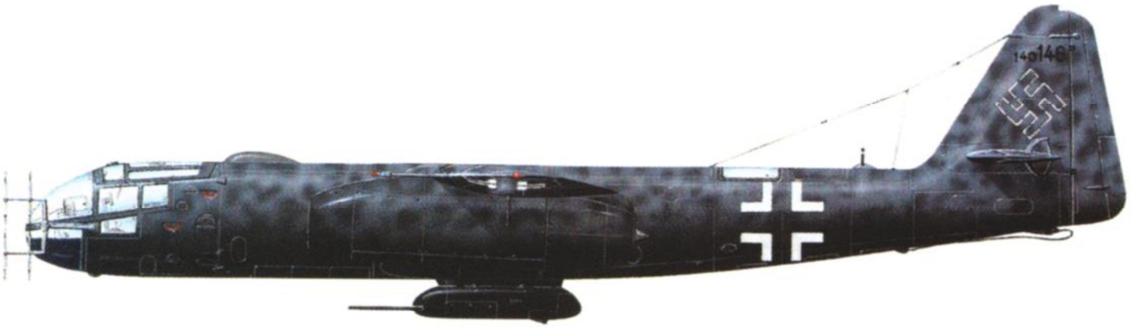
Zeichnungen: Manfred Meyer



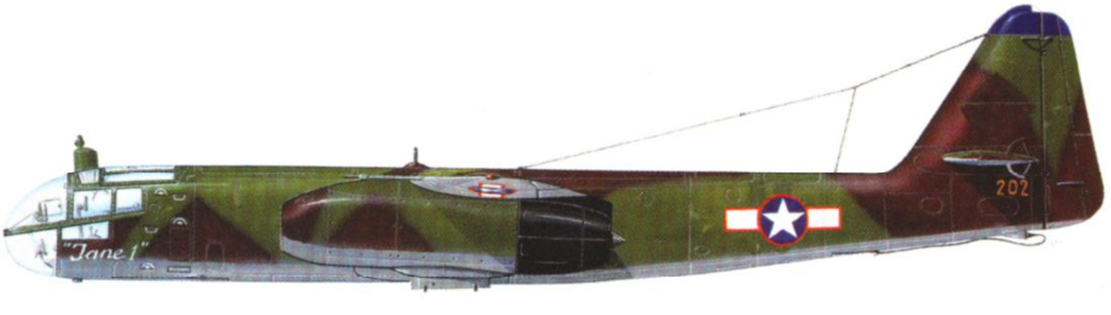
Arado Ar 234 V-1 TG+KB auf ihrem Startwagen ca. Juni 1943



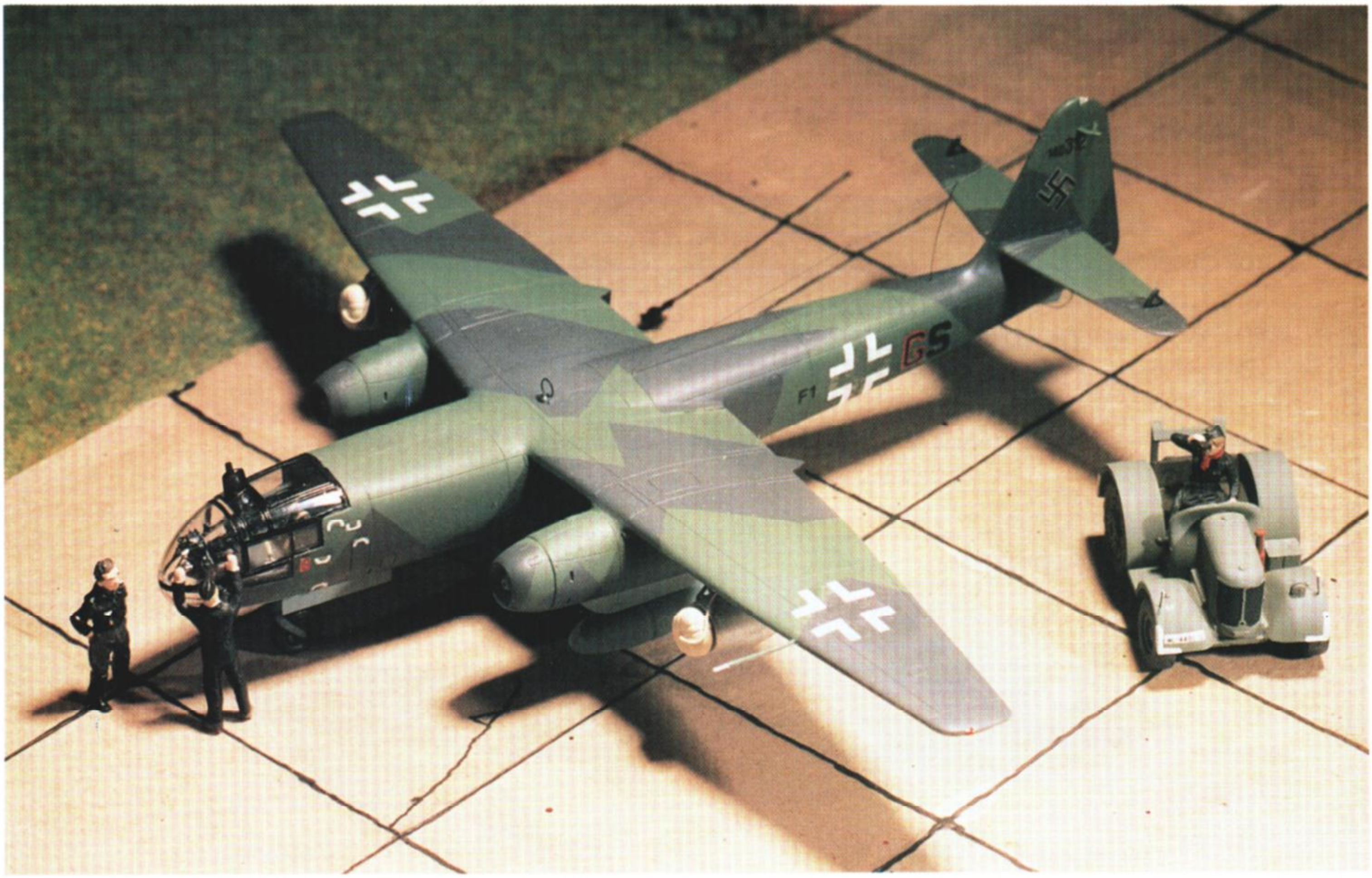
Arado Ar 234 B-2, Werknr. 140 173 F1+MT der 9./KG 76, ca. Februar 1945. Die Maschine hat einen 300 Ltr Zusatzbehälter unter den Triebwerksgondeln und trägt eine unter Feldbedingungen, behelfsmäßig aufgebrachte Wintertarnung.



Arado Ar 234 B-2/N „Nachtigall“, Werknr. 140 146, Flugzeugführer Obltn. Kurt Bonow und Radaroperateur Ofw Beppo Marchetti, Oranienburg ca. März 1945. Die Maschine ist mit dem Funkmeßgerät FuG 218 „Neptun“ ausgerüstet und trägt unter dem Rumpf eine Gondel mit zwei MG 151/20. Zur Vermeidung von störenden Reflektionen in der Nacht ist der untere Teil der Cockpitverglasung schwarz gestrichen.

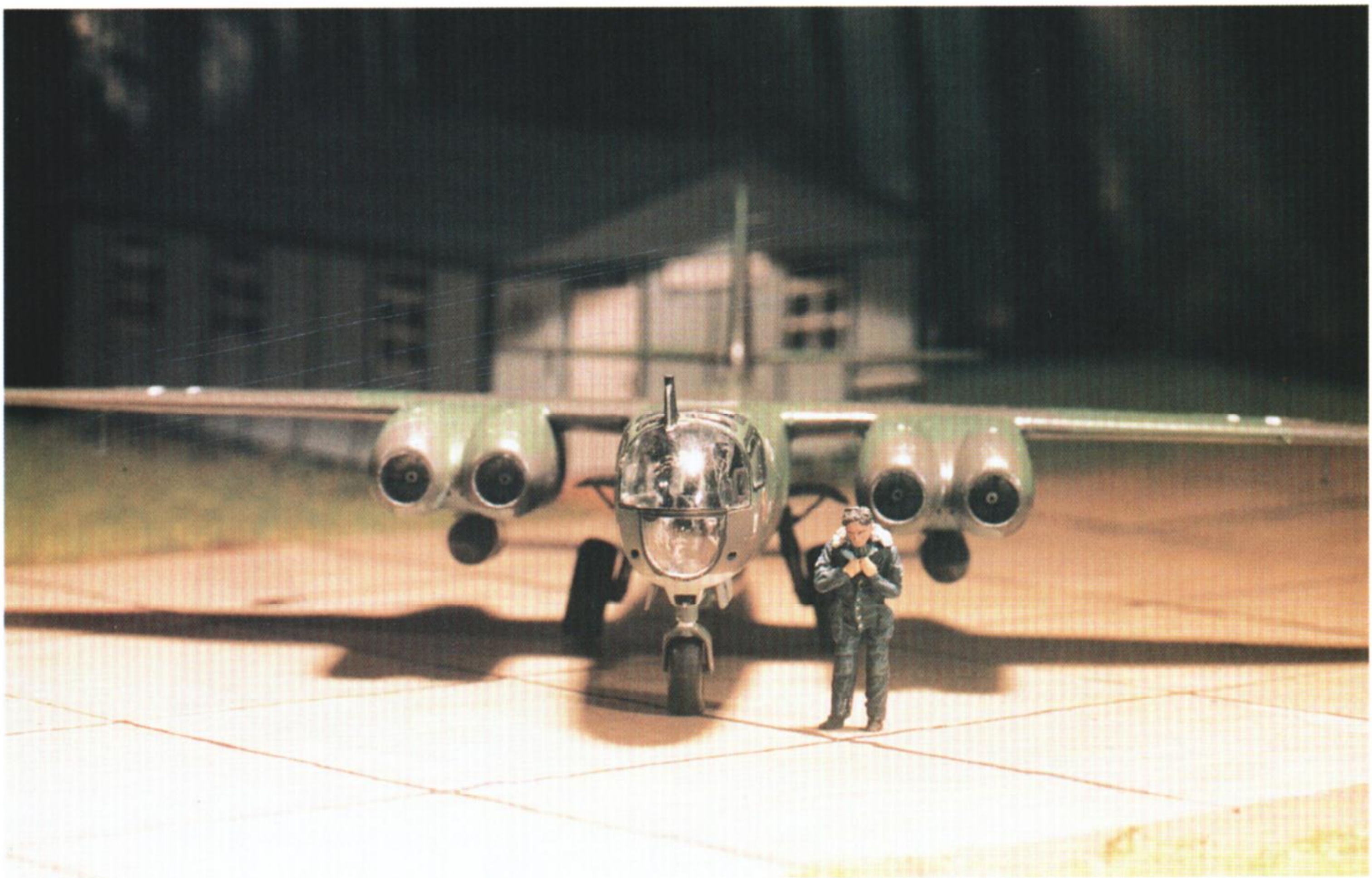


Arado Ar 234 B-2, Werknr. 140 148, ex F1+ER der II./KG 76, hier als „Jane 1“ 1945 mit USAAF Nr. 202, die Maschine ging an die US Navy unter BuAer No 121445



Die Arado Ar 234B von DRAGON in einer realistischen Umgebung mit Luftwaffentraktor. Ein wirkliches Modell der Superlative.

The Arado Ar 234B from DRAGON in a realistic environment with the old Luftwaffe tractor. A real top model.

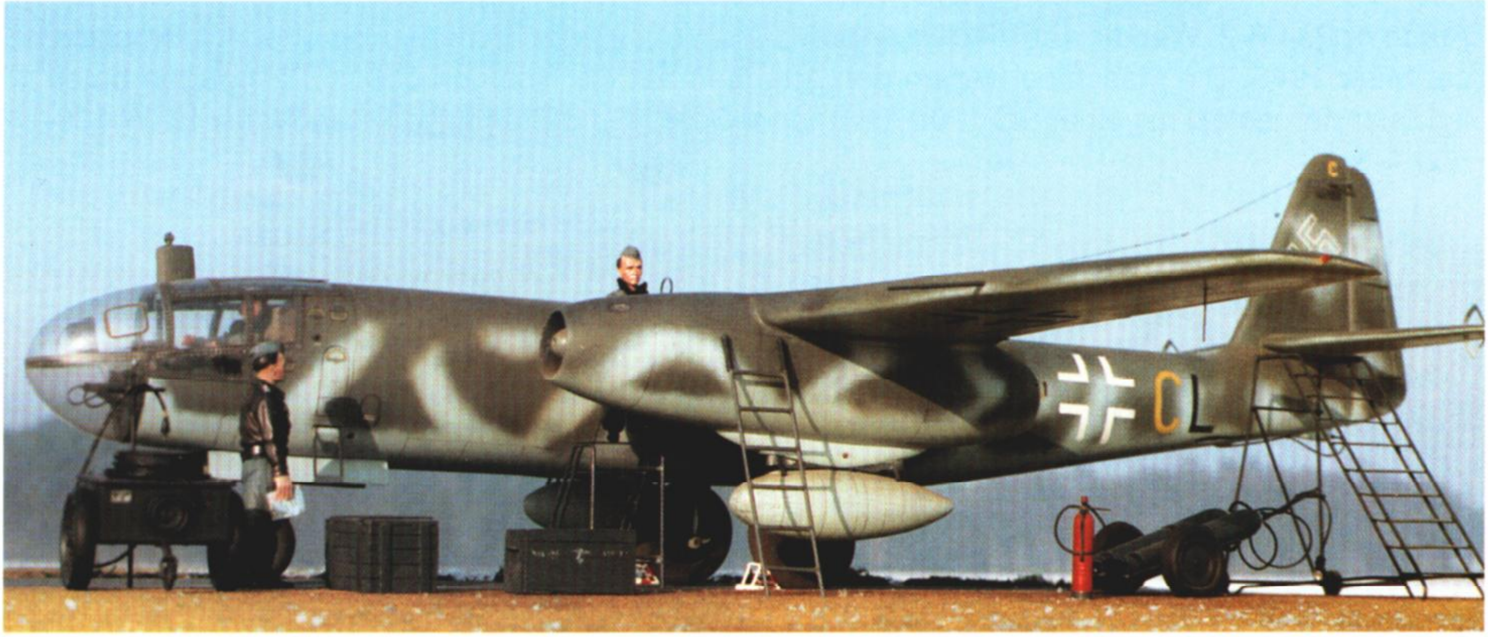


Der Pilot schließt sein Jacket und macht sich für einen weiteren Einsatz bereit. Ein Top - Diorama mit der Arado Ar 234C.

The pilot closes his jacket and gets ready for another sortie. A top diorama with the Arado Ar 234C model.

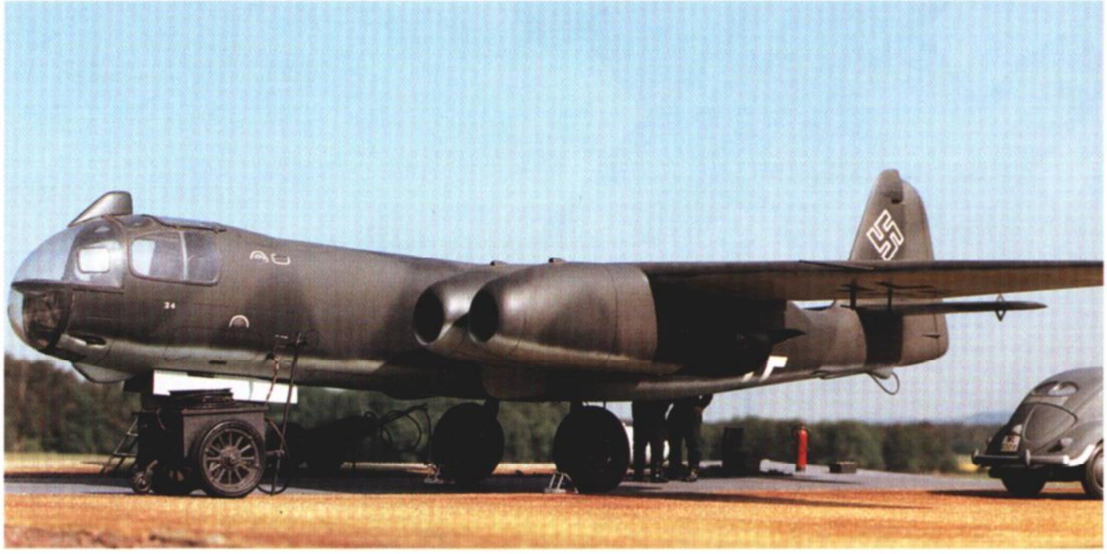
Die Arados des Günter Sengfelder

Günter Sengfelder ist uns als Spezialist für den Scratchmodellbau im Maßstab 1:15 ein Begriff. Auch für dieses Schwerpunktheft hat er uns Einblick in seine Sammlung historischer Luftwaffenflugzeuge gestattet. Die tollen Modelle wollen wir unseren Lesern natürlich nicht vorenthalten.



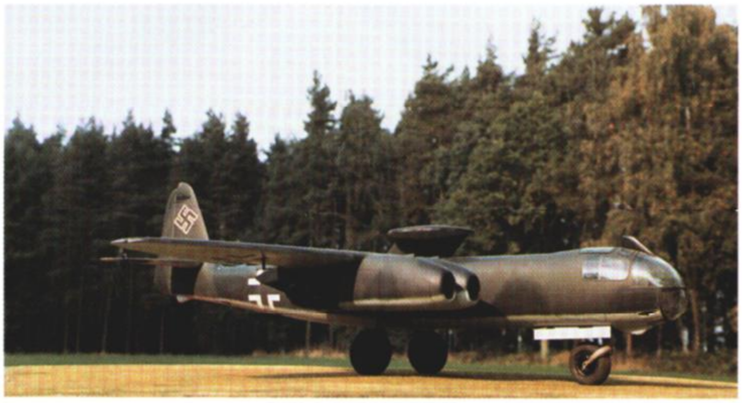
Diese Arado Ar 234B ist von einem Original wirklich nicht zu unterscheiden. Selbstgebautes Dioramenzubehör, ebenfalls im Maßstab 1:15, belebt das Bild.

One cannot see the difference between this model and a real Arado Ar 234B. Accessories in 1:15 scale make this scene very realistic.



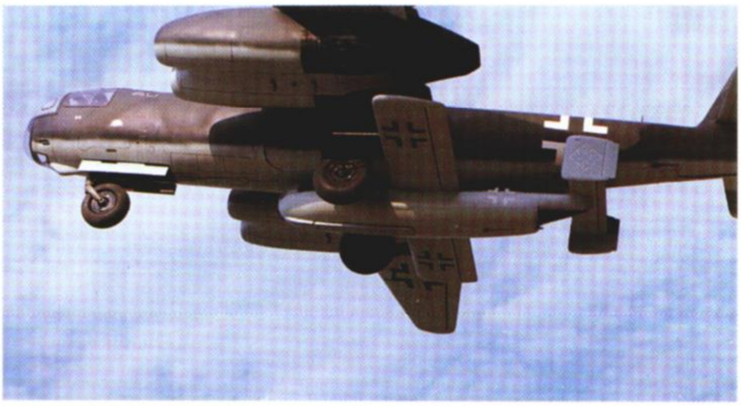
Deutlich erkennt man an dieser Arado Ar 234C die geänderte Kabinensektion. Mit ihren vier Triebwerken war diese Konstruktion ein ernstzunehmendes Kampfflugzeug, welches auf seiten der Alliierten kaum einen Gegner hatte. Auf der Basis des C-Modells waren verschiedene Weiterentwicklungen geplant.

This photo clearly shows the change in the cockpit section. With its four turbine engines the Arado Ar 234C was a very capable combat aircraft with almost no competitors among the Allies.
Based upon the C-model many more projects were under construction. Some can be seen on this page.



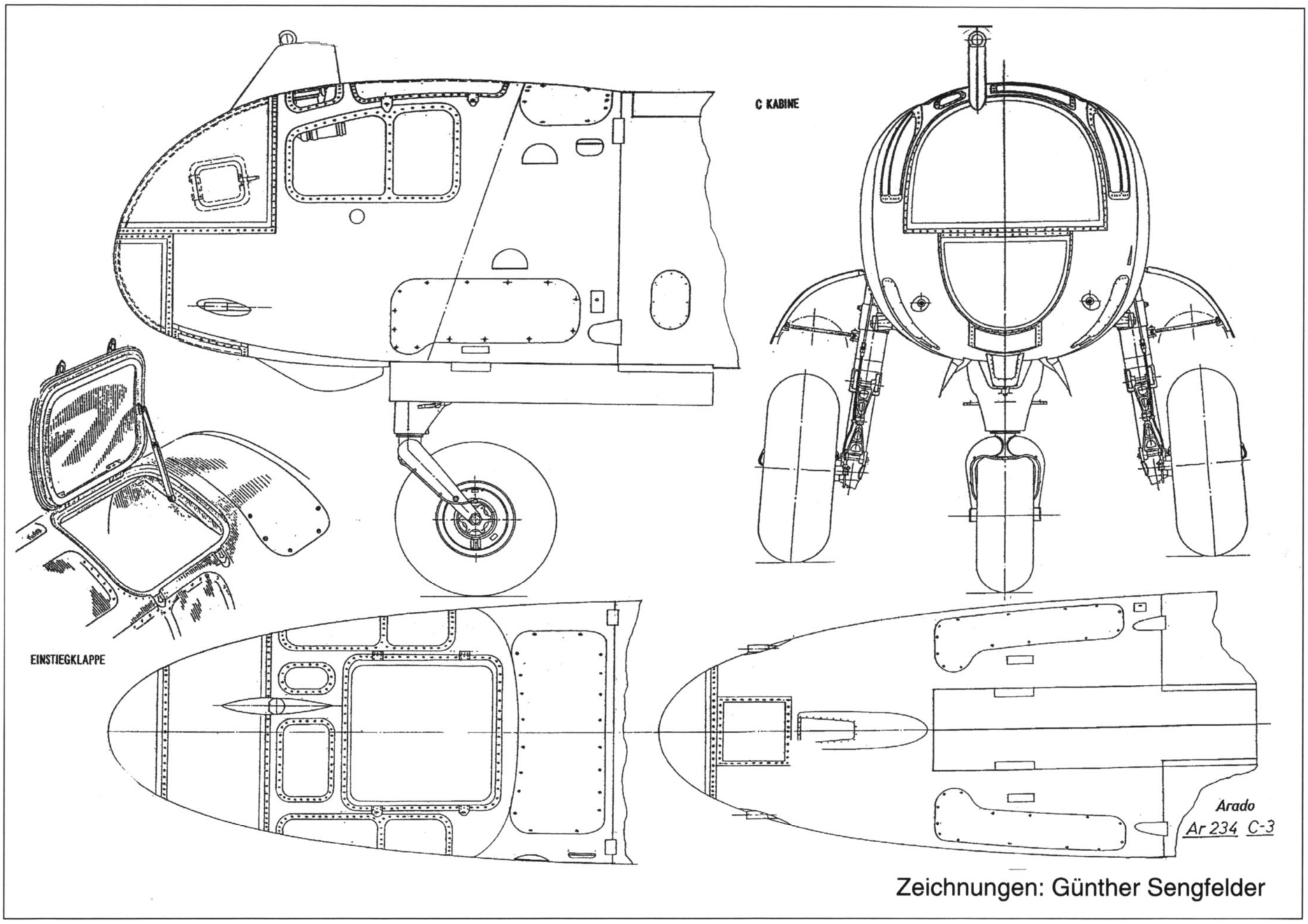
Sogar eine "AWACS" Variante auf der Basis des C-Modells war in Arbeit.

Even an "AWACS" variant based on the C-model was under construction.

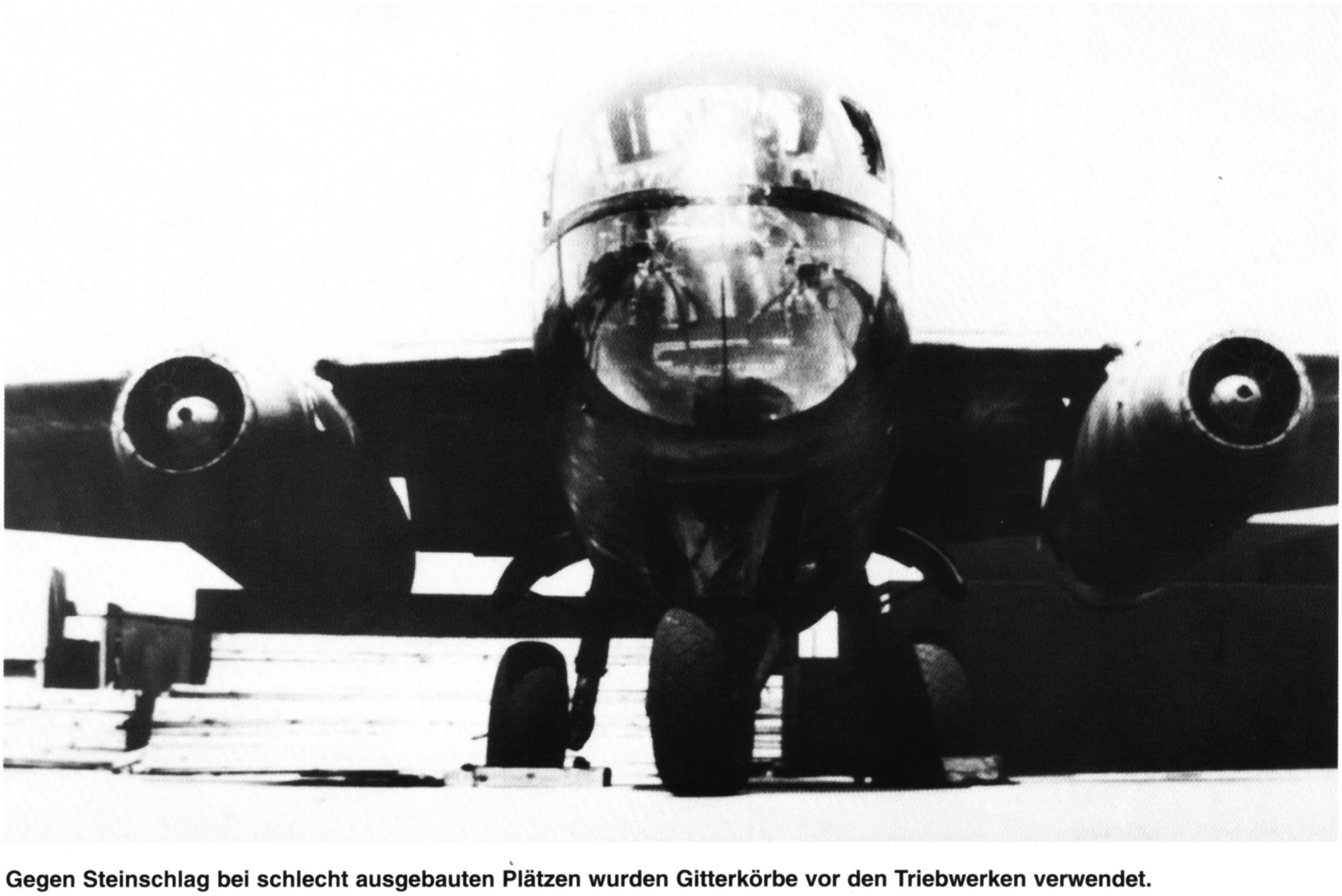


Das C-Modell sollte auch als Träger für ein kleines bemanntes Kampfflugzeug dienen.

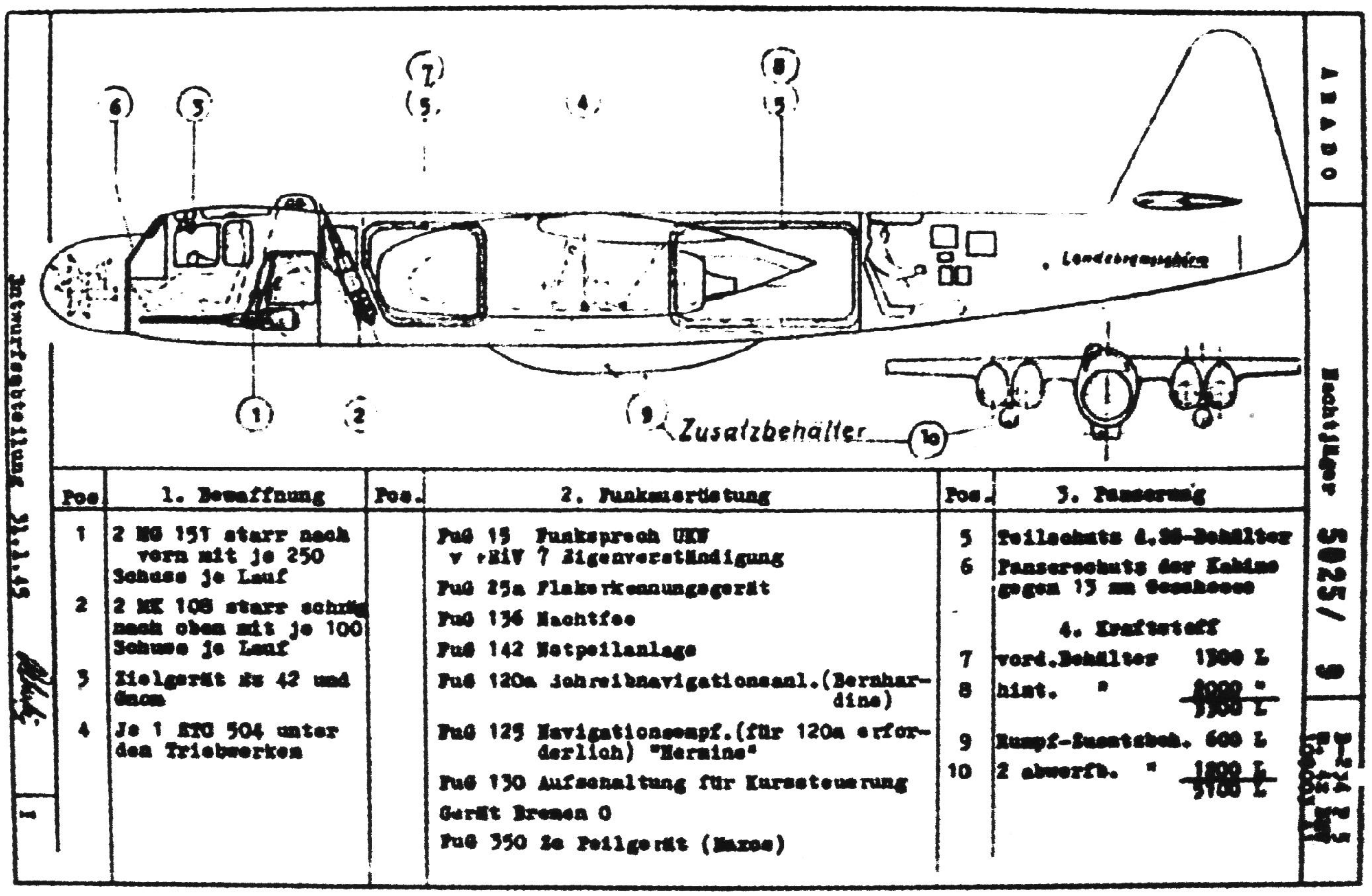
The C-model was also planned to be used as carrier for a small manned combat aircraft.


C KABINE
EINSTIEGKLAPPE
Arado
Ar 234 C-3

Zeichnungen: Günther Sengfelder



Gegen Steinschlag bei schlecht ausgebauten Plätzen wurden Gitterkörbe vor den Triebwerken verwendet.

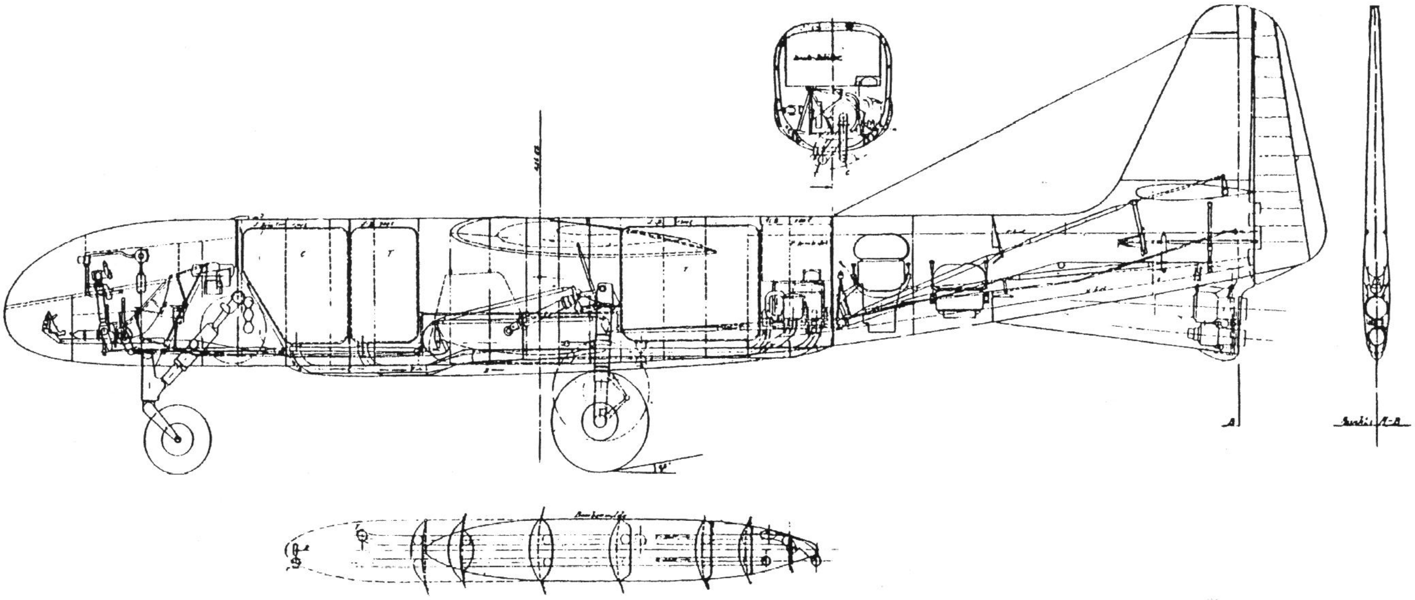


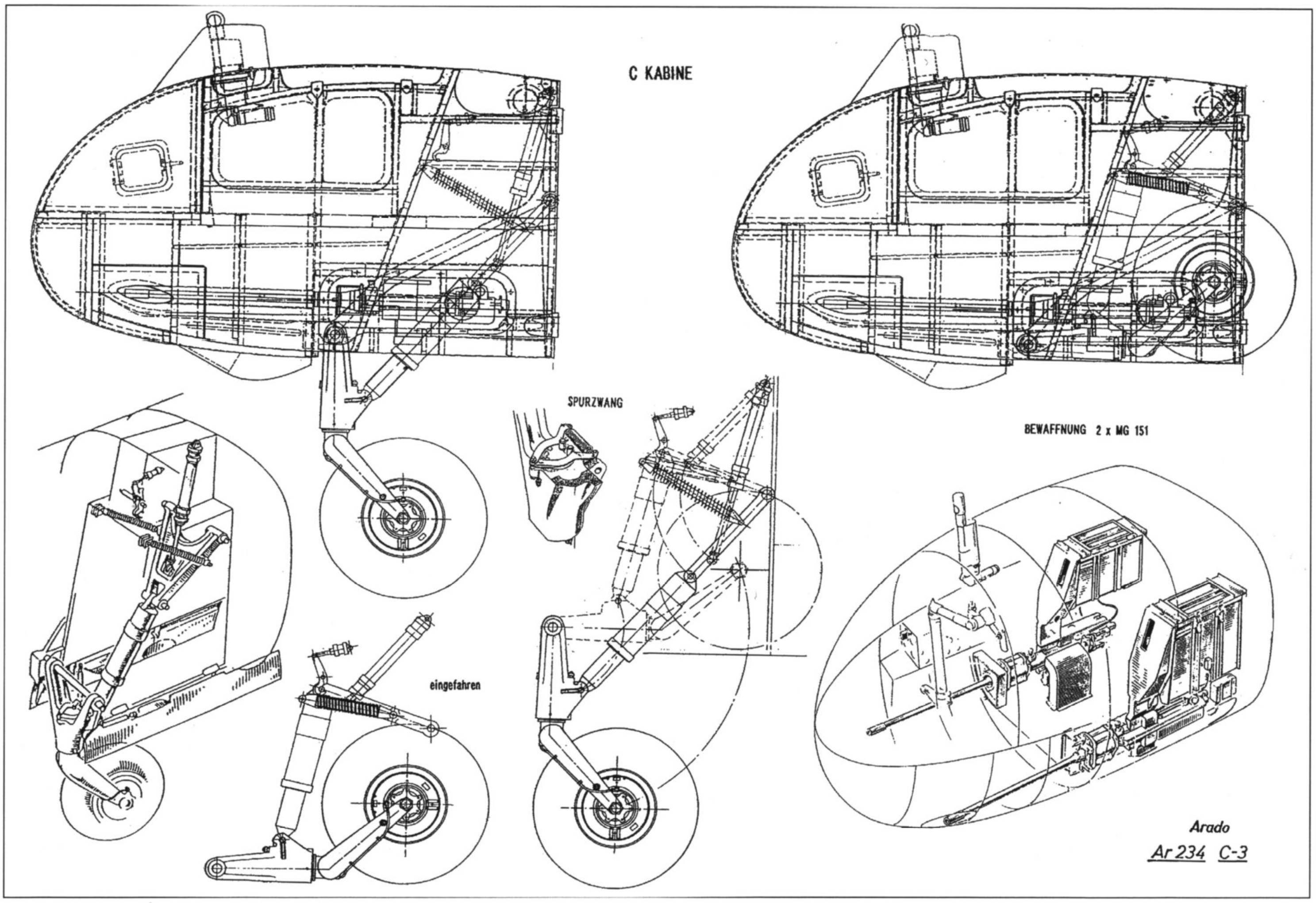
Entwurfsabteilung 31.1.45

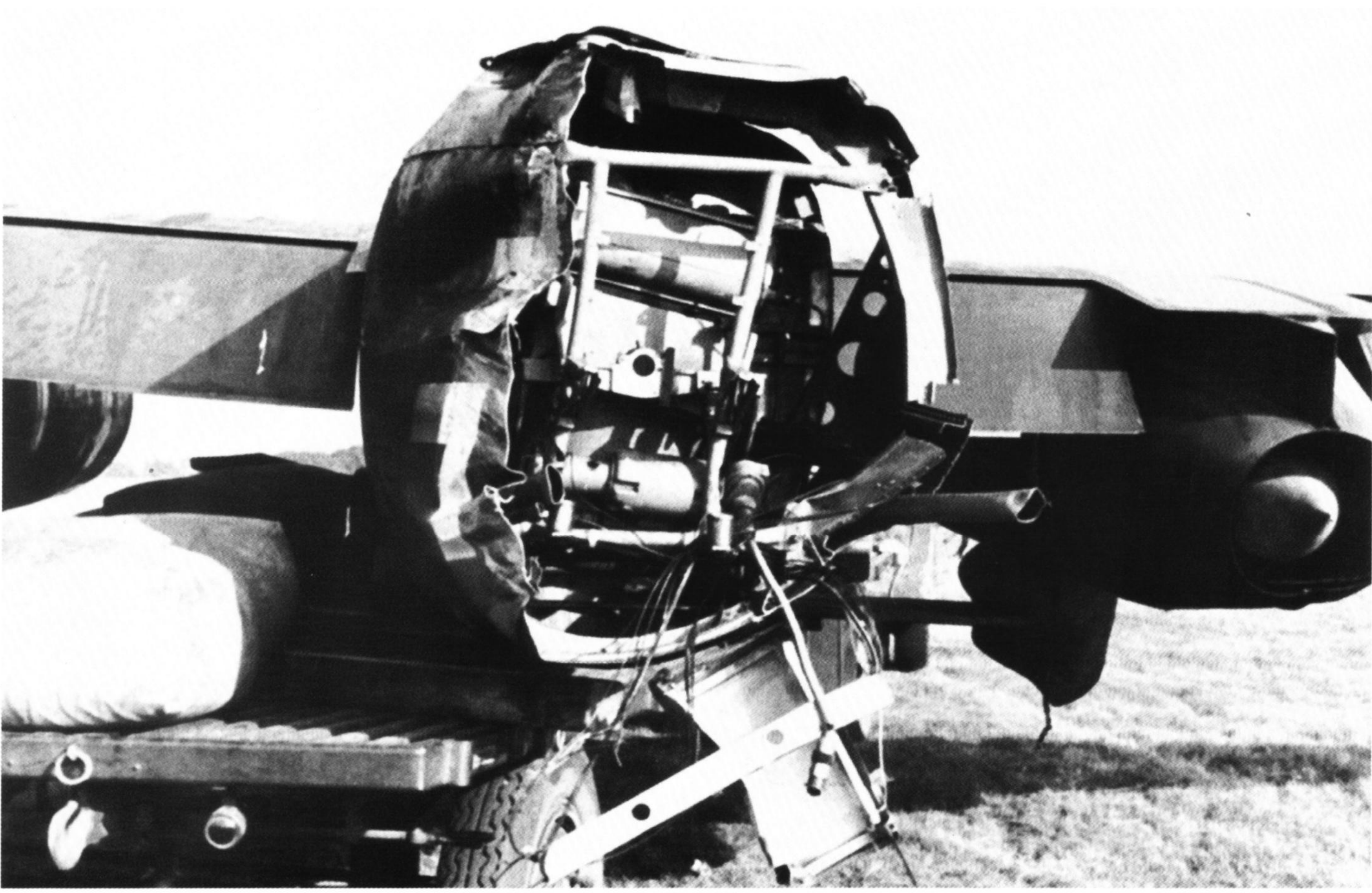
ARADO

Nachtjäger 5025/ 9

Pos	1. Bewaffnung	Pos.	2. Funkausrüstung	Pos.	3. Panzerung
1	2 MG 151 starr nach vorn mit je 250 Schuss je Lauf		FuG 15 Funksprech UKW v +EiV 7 Eigenverständigung	5	Teilschutz d. [illegible]-Behälter
2	2 MK 108 starr schräg nach oben mit je 100 Schuss je Lauf		FuG 25a Flakerkennungsgerät	6	Panzerschutz der Kabine gegen 13 mm Geschosse
3	Zielgerät EZ 42 und Gnom		FuG 136 Nachtfee	-	4. Kraftstoff
4	Je 1 ETC 504 unter den Triebwerken		FuG 142 Notpeilanlage	7	vord. Behälter 1300 L
			FuG 120a Schreibnavigationsanl. (Bernhardine)	8	hint. " 2000 " 3300 L
			FuG 125 Navigationsempf. (für 120a erforderlich) "Hermine"	9	Rumpf-Zusatzbeh. 600 L
			FuG 130 Aufschaltung für Kurssteuerung	10	2 abwerfb. " 1800 L 5100 L
			Gerät Bremen 0		
			FuG 350 Zc Peilgerät (Naxos)		




C KABINE
SPURZWANG
BEWAFFNUNG 2 x MG 151
eingefahren
Arado
Ar 234 C-3



Nach der Bruchbergung entstand diese Aufnahme eines Ar 234-Fernaufklärers.

TLR /Fl - E2 **den 21.2.45**

Lagebericht - Ar 234 C

Nach den bisherigen guten Fronterfahrungen ist erfolgreicher Einsatz mit der Ar 234 B auch weiterhin möglich. Mit der Ar 234 C wird zwar eine wesentliche Geschwindigkeitsverbesserung erreicht, doch sind im Truppenbetrieb mit den 4 TL-Triebwerken erhebliche Schwierigkeiten zu erwarten bezüglich Einsatzbereitschaft, Anlassvorgang und erhöhter Ausrüstung.

Bei Fertigbesichtigung der Ar 234 C 3 durch E-Stelle hat sich gezeigt, daß die vergrößerte FT-Ausrüstung nicht so unterzubringen ist, daß der Flugzegführer alle Geräte bedienen kann. Musterflugzeug ungünstiger als Attrappe. Bisherige Flugerprobung bei der Firma ergibt im Horizontalflug Mach-Schwierigkeiten. Abhilfe sicher möglich, muss aber erst gefunden werden.

Fronterfahrungen zeigen auch, dass bei den geringen Flugzeiten, Sammeln zum Verbandsflug wegen feindl. Jagdeinsatz, Kraftstoffverbrauch, nicht möglich ist. Dadurch ist Lotfe-Einsatz nicht mehr sinnvoll. Es wird mit BZA oder TSA geworfen. Diese Frage ist bei Zukunftsentwicklung zu beachten.

Vorschlag:

Ar 234B Weiterbau, zumal das TL-Gerät 004 nunmehr mit Nachverbrennung auf 1150-1200 kg Schub kommt, sodass auch Ar 234 B eine gute Geschwindigkeitsverbesserung erhält, oder schnellste Umstellung der Ar 234 C auf 2 x HeS 011.

---

1) Die von der Firma für 8-234 C angegebenen Leistungen wurden gemessen:

855	**km/h in**	**0 km**
880	**"**	**2 km**
890	**"**	**4 km**
900	**"**	**6 km**

2) Entwicklungsablauf

Der Ablauf der Gesamtentwicklung des Musters kann als normal bezeichnet werden. Größere Verzögerungen durch auftretende technische Schwierigkeiten an Zelle oder Ausrüstung bzw. Umdispositionen über den gedachten Verwendungszweck traten nicht ein.

3) Entwicklungsstand

Durch die Forderung nach Leistungssteigerung wurde das Muster 8-234 C abgelöst. Zur Zeit sind V-25 und V-26, die die E-Stelle erhalten soll, im Flugbetrieb bzw. in Fertigstellung; größere Entwicklungsarbeiten für die C-Ausrüstung werden nicht durchgeführt. Als Entwicklungsarbeit entwickelt Arado einen Deichselschlepp für Reichweitenerhöhung.

4) Erprobungsstand

Flugeigenschaften. Bereits im Horizontalflug in der Höhe (Vw=900 km/h) auftretende Machschwierigkeiten erfordern eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Vw=850 km/h. Die Flugleistungen sind in der Höhe aus diesem Grunde nicht ausfliegbar. Die erwarteten Hochachsenschwierigkeiten treten nach Firmen Firmenangaben bisher nicht auf. Die Steuerkräfte sind gegen Bauungenauigkeiten sehr empfindlich, so dass kleinere Toleranzen für die Abnahme vorgeschrieben werden müßten

Allgemein. Bisher nur Firmenerprobung mit den V-Mustern V-19 bis V-24. In Sagan-Küpper wurden bisher ca. 20 Erprobungsflüge durchgeführt. Die bisherige Erprobung beschränkte sich ausschließlich auf Triebwerkserprobung 109-003 und Mach-Schwierigkeiten, außerdem wurden Flugleistungen, Eigenschaften, Schußwaffe, Abwurfwaffe sowie Fahrwerk und Druckkabine soweit möglich erprobt.

Zelle

Besondere Beanstandungen an der Zelle sind nicht zu melden. V-24 war für Fahrwerksversuche (Überlatstarts) in Rechlin vorgesehen. Nach längerem Ausfall infolge Rollschadens können die Dauerversuche

wegen B4-Sperre noch nicht in Angriff genommen werden. Falls sich die verstärkten Reifen als nicht brauchbar erweisen, muss das größere Rad mit einer Rumpfbeule in Kauf genommen werden. Die Serie befrüchtet Bugradschwierigkeiten.

Triebwerk

Laufende Schwierigkeiten infolge Verdichterschäden durch Fremdkörper, Reglerschwierigkeiten und insbesondere Störungen am Riedelanlasser. Erfahrungen mit J2 Betrieb auf breiter Basis fehlen noch. Warmversprödung der luftgekühlten Schaufeln der T-Räder bei 003 und 004 bringt laufende Triebwerksausfälle.

Ausrüstung

a) FT-Anlage. FuG 25a. Geräte müssen aus Fläche in Rumpf versetzt werden. Bediengeräte FuG 15 und FuG 25a müssen ebenfalls versetzt werde. Bedienbarkeit FuG 217 ist nicht gewährleistet.

b) Starre Schußwaffe nach vorn. Standbeschuß am 9.1.45. Waffe war nicht in Ordnung. Verbesserung notwendig. Auf starre Waffe nach rückwärts wurde verzichtet.

c) Abwurfanlage, Vorerprobung der TSA 2 D auf 8-234 B hat nach Behebung kleinerer Anfangsschwierigkeiten befriedigt.

Stand der Fertigung

a) Ar 234 B-2

188 Flugzeuge sind programmässig von der Industrie ausgeliefert worden. Der Anlauf, der im Monat Februar erfolgen sollte, verzögert sich durch die allgemeine schlechte Transportlage. Statt 25 Flugzeugen werden in diesem Monat nur ca. 15 ausgeliefert. Der Rest wird im Laufe des März zur Auslieferung kommen. Ausser der bereits erwähnten allgemeinen schlechten Transportlage sind keine Schwierigkeiten vorhanden.

b) Ar 234 C-3

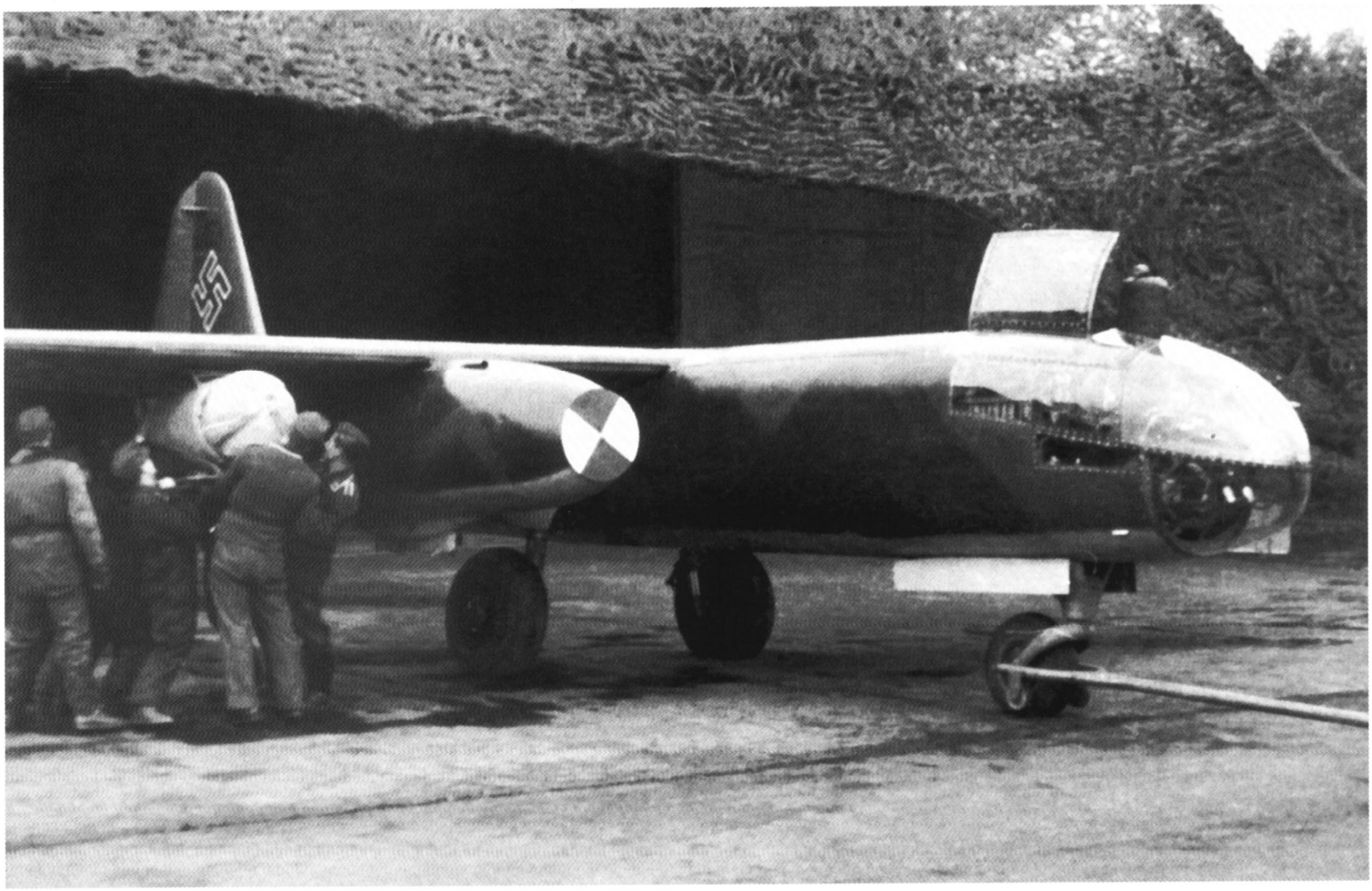
Februarsoll: 5 Flugzeuge. Dieser Anlauf war gewährleistet. Durch die Sperre von B-4 Kraftstoff mussten die bereits eingebauten Triebwerke 109-003 ausgebaut und gegen solche, die auf Betriebsstoff J 2 umgestellt sind, ausgewechselt werden. Hierin ist die Verzögerung des Anlaufes zu suchen. Schwierigkeiten macht der Transport der geänderten Triebwerke.

Die Fertigung nach dem Notprogramm (Programm-Vorlage 24 ist für die nächsten 2-3 Monate gesichert.

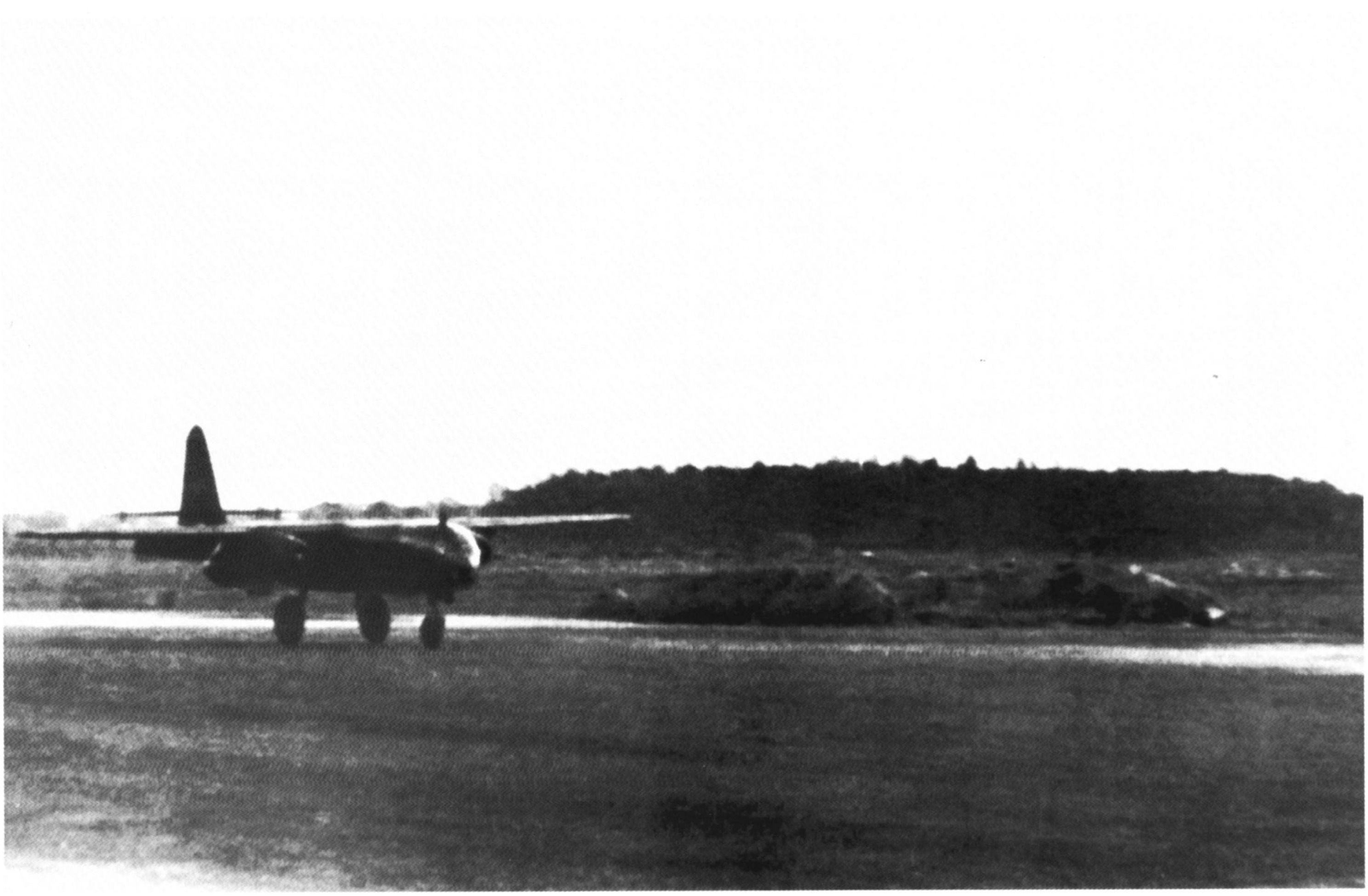
Das Flugzeugmuster 8-234 C-3 kommt ab 1. Flugzeug mit J 2-Betrieb zur Auslieferung.

Die ersten 30 Flugzeuge kommen mit BZA 1B zur Auslieferung. Geforderter Einlauf der TSA II D ab 15. Flugzeug ist nicht möglich, da die Einbauunterlagen bis heute noch nicht ausgeliefert sind. Es ist geplant, ab 51. die BZA 1B-Anlage durch die TSA II D-Anlage zu ersetzten.

Triebwerkslage siehe Lagebericht TLR/Fl-Rüst F 2.

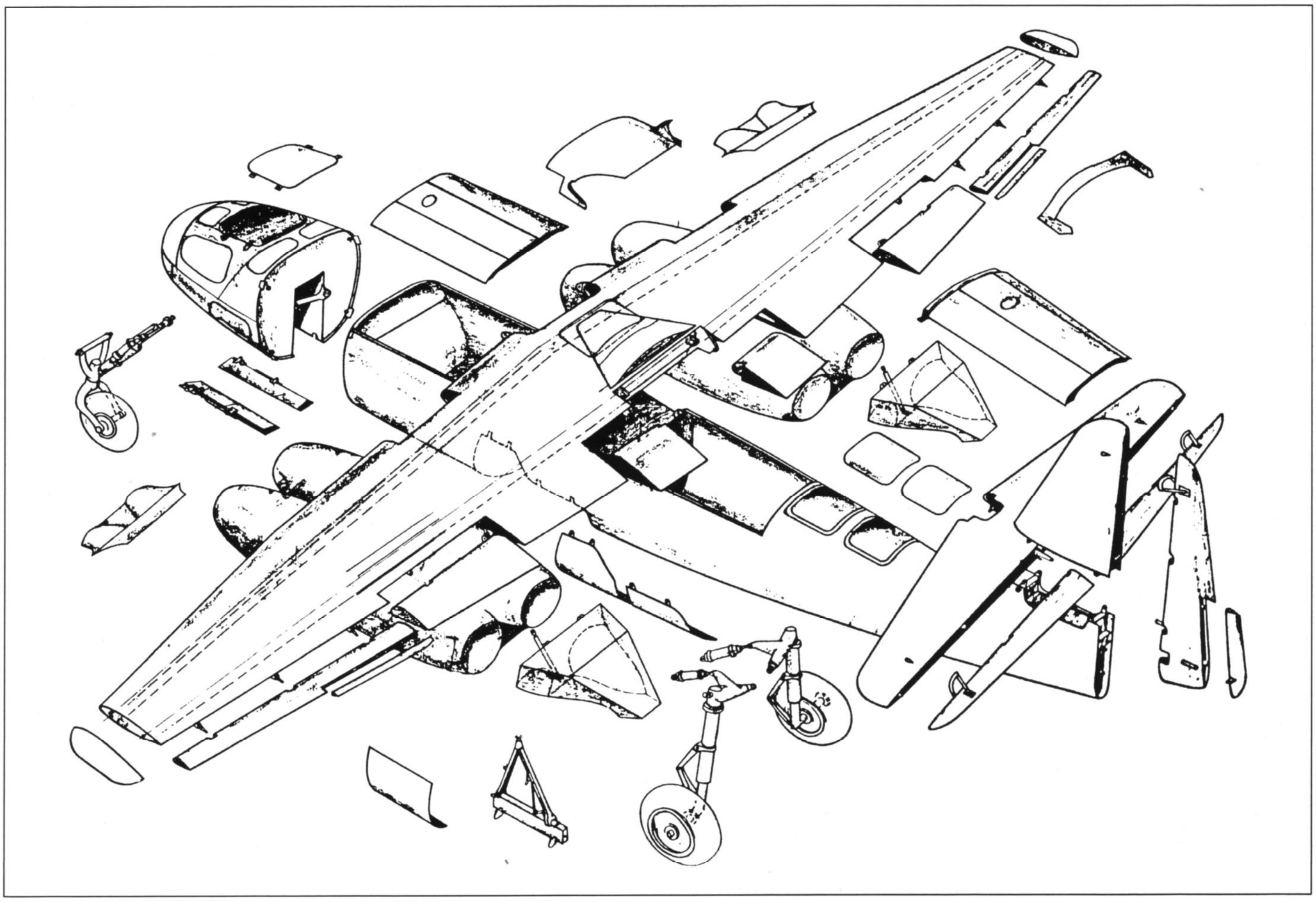


Montage von Starthilfsraketen bei einer Einsatzmaschine des „Kommando Sperling“.



Eine Ar 234 B-2 auf der Startbahn.

Start mit Hilfe von sogenannten „Krafteiern“.



1./Versuchsverband d. OKL   O.U., den 13.9.44
- Kommando Sperling -
Br. B. Nr. 2295/44 geh.

Geheim

Vorbereitung.

Gem. Befehl Führungsstab stellte die 1./Versuchsverband d. OKL ein Einsatzkommando Ar. 234 zusammen. Zur Verfügung standen V 5 und V 7 mit Jumo oo4 B 1in Kufenausführung. Kommandostärke: 2 Flugzeugführer, 18 Mann technisches Personal, 2 Zivilmonteure für Zelle und 1 Zivilmonteur für Triebwerk. Nach kurzer Einweisung bei Arado verlegte das Kommando am 20.7.1944 nach Juvincourt bei Reims. Da Luftverlegung nicht genehmigt, verzögerte sich der Gerätetransport und damit der Einsatz beträchtlich. Von 2 mit Sondergerät beladenen Waggons, kam nur der eine am Einsatzort an. Auf Vorschlag des Kommandos bei Luftflotte 3 wurden durch diese auf dem Luftwege die zum sofortigen Einsatz unbedingt notwendigen Ersatzteile und Sondergeräte überführt.

Aufträge.

Die Einsatzbefehle wurden durch Luftflotte 3 über FAG 123 an das Kommando gegeben. Wetterberatung erfolgte durch die örtliche Wetterwarte, FAG 123 und die Luftflotte 3. Belichtete Filme gingen nach Einsatz sofort zur weiteren Bearbeitung und Auswertung an FAG 123.

Flugbetrieb.

Zur Überwachung des Start- und Landevorganges wurde am Platz ein Fu.G. 16 eingesetzt, das während des Fluges an ein weiteres Gerät im Gefechtsstand abgab, von dem die Jägerlage, soweit bekannt, durchgesagt wurde. Ausserdem war zeitweilig die Möglichkeit auf gleicher Frequenz den am Platz befindlichen Tornado-Peiler zu benutzen. Die Flugzeue waren mit Fu.G. 16 ausgerüstet. Die Maschinen wurden zum Start geschleppt, Anmarschweg 20 Minuten, die Startwagen und abgeworfenen R-Geräte nach dem Start durch bereitgestellten LKW eingesammelt. Darauf sofortige Vorbereitung zum Landevorgang. Zwei Rauchzeichenpunkte zum Anvisieren und Landen zwischen den Bombentrichtern, die des ständigen Alamres wegen nicht mehr aufgefüllt werden konnten, wurden besetzt.Heber, Böcke und Startwagen standen an LKW's gehängt, bereit. Aufbockzeit etwa 30 Minuten; Gesamtzeit bis Maschine in der Boxe eine Stunde.

Flug.

Bei allen Flügen wurde der Reichweite wegen vom Platz zum Ziel gerade mit Va 420 - 340 bis Arbeitshöhe durchgestiegen und möglichst unter Kondenshöhe geblieben. Die Feindlage wurde durch Gefechtsstand, Fu.G. 16, den Maschinen zugesprochen. Jägeransätze wurden versucht, blieben aber erfolglos. Da jede Sicht nach hinten, oben und unten fehlte, waren die 30 Minuten Steigzeit der empfindlichste Teil des Fluges. Auch fehlte jede Möglichkeit Kondensbildung rechtzeitig festzustellen. Trotz vorheriger Fluko-Meldung wurden die Maschinen auf allen Plätzen durch eigene Flak beschossen, V 5 ging auf diese Weise am 28.08.44 verloren.
Gesamtflüge V 5 und V 7 bis 13.09.44, Einweisung, Erprobung, Verlegungen und Einsätze 31, davon Einsätze 14.

Technische Erfahrungen.

Als obere Geschwindigkeitsgrenze wurde bei Bahnneigungsflug mit V 5 900 km/h in 8 000 m festgestellt. Die Maschine war bei dieser Fahrt in allen Rudern steuerlos. V 5 zeigte bei 300 km/h Va in Bodennähe bei mässigen Kurven Abschmierneigung.

Zelle.

Startwagenbetrieb, besonders bei nicht gut ausgebesserten zerbombten Plätzen ist für den Einsatz ungeeignet. Besonders nach der Landung ist eine solche Maschine zu lange der Feindeinwirkung ausgesetzt. Ständige Störungen entstanden durch Nachlassen der Haupt- und Stützkufen, was zu häufigen Zerstörungen deren Randbögen führte. Kabinenheizung durch TL wegen Abgas nicht brauchbar.

Triebwerk.

Die Triebwerke wurde schonendst nach Temperatur geflogen. Ausfälle traten bisher nicht ein. Geflogene Gesamtzeit ohne Störung V 7 ca. 25 Stunden, V 5 ca. 22 Stunden. Die zugeschaltete dritte Düsennadelstellung brachte einen Va-Zuwachs von ungefähr 25 km/h in 10 000 m. Abstellschwierigkeiten traten durch Nachbrennen ein, wenn mit Wind gelandet werden musste. Der Einspritzdruck konnte bis 11 000 m gehalten werden, Stehenbleiben der Triebwerke trat nicht ein. Hohe Kompassfehler störten sehr, ließen sich auch nicht beseitigen.

FT.

Verständigung war in allen Höhen gut, Reichweiten normal, leichtes Weglaufen wurde nach kurzer Betriebszeit festgestellt, Empfänger konnte ohne Schwierigkeiten nachgestimmt werden.

Bildgeräte.

Bildgeräteschwierigkeiten traten durch Einfrieren der Mechanik auf. Beschlagen und Vereisen traten nicht ein, dagegen Verölen des vorderen Gerätes durch Hydrauliköl der hinteren Hauptkufenstrebe und Übertanken mit J 2. Durch Anbringen von Abweisblechen gelang fast völlige Beseitigung.

R-Geräte.

Kein Ausfall der R-Geräte, Schirm in nur einem Fall nicht geöffnet, Abwurf war immer möglich. Einzelne Gerräte waren bis zu sieben Starts brauchbar.

Startwagen.

Startwagen löste sich in einem Fall nicht.
Grund: Nicht ausreichender Ausklinkweg durch zu kurz verspleisstes Auslösekabel und gleichzeitiges Abreissen des Steckers der elektrischen Ausklinkvorrichtung und beider Bremskupplungen. Die Maschine konnte mit dem Wagen gelandet werden. Die Ausklinkvorrichtung wurde daraufhin vereinfacht und durch eine Soll-Bruchstelle ersetzt, die bisher störungsfrei arbeitete. Die Startwagen kamen in jedem Fall zum Stehen, die Bremsschirme öffneten sich stets.

Feindeinwirkung am Boden.

In drei Fällen wurden Bordwaffenangriffe auf die gelandeten Maschinen geflogen, einmal entging V 7 bei einem Bombenteppich der Nichtung. Zerstört wurde ein Tankwagen für J 2 und ein Holzgas-LKW.

Verlegungen.

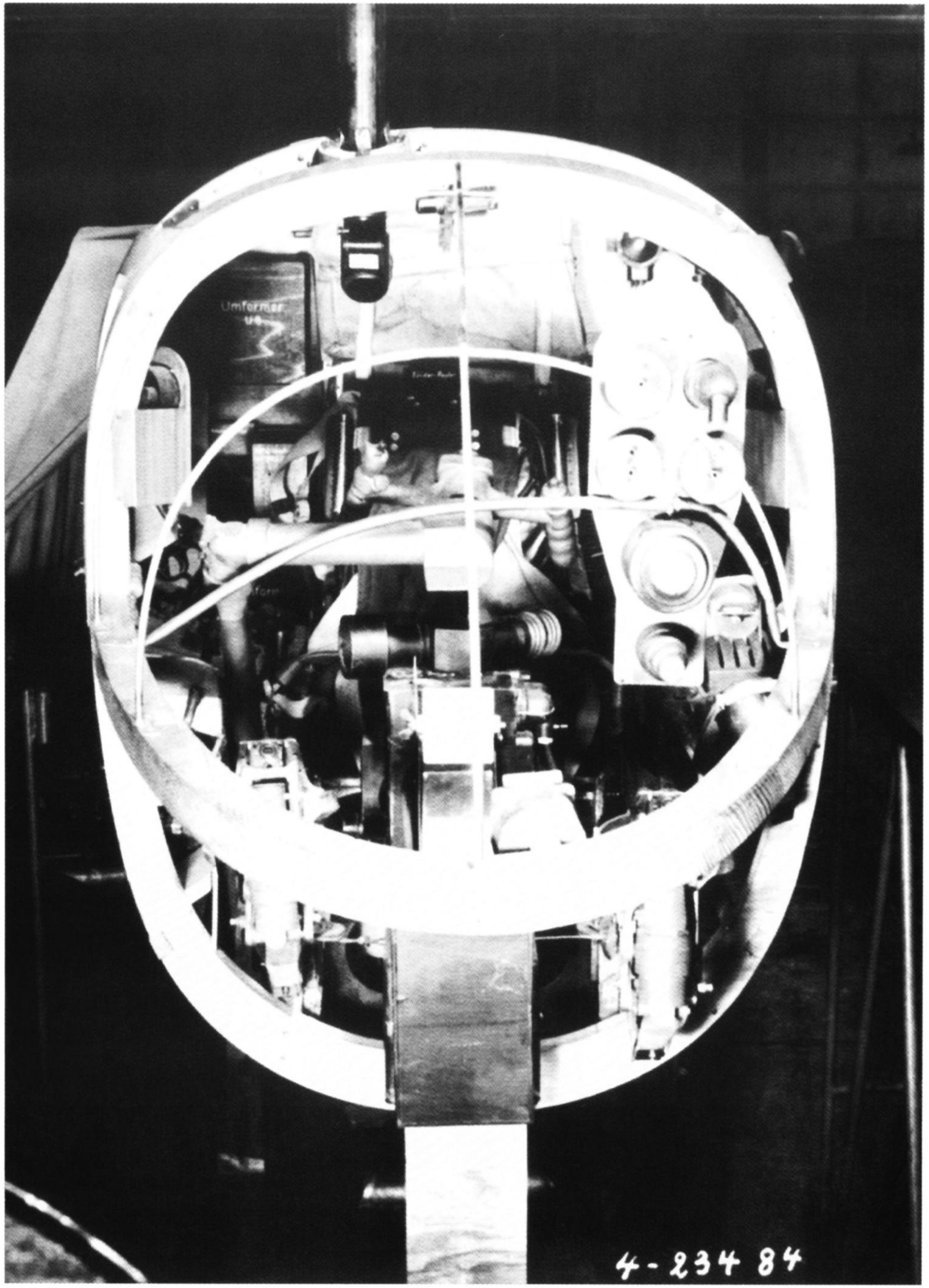
Die Verlegungen waren wegen Fehlens jeden geeigneten Laderaumes nur durch rigorose Selbsthilfe des Kommandos möglich. Keinerlei Material wurde vernichtet oder fiel in Feindeshand. Trotz schwierigster Verlegung mit primitivsten Mitteln konnte das Kommando am neuen Einsatzort sofortige Einsatzbereitschaft melden.

Vorschläge.

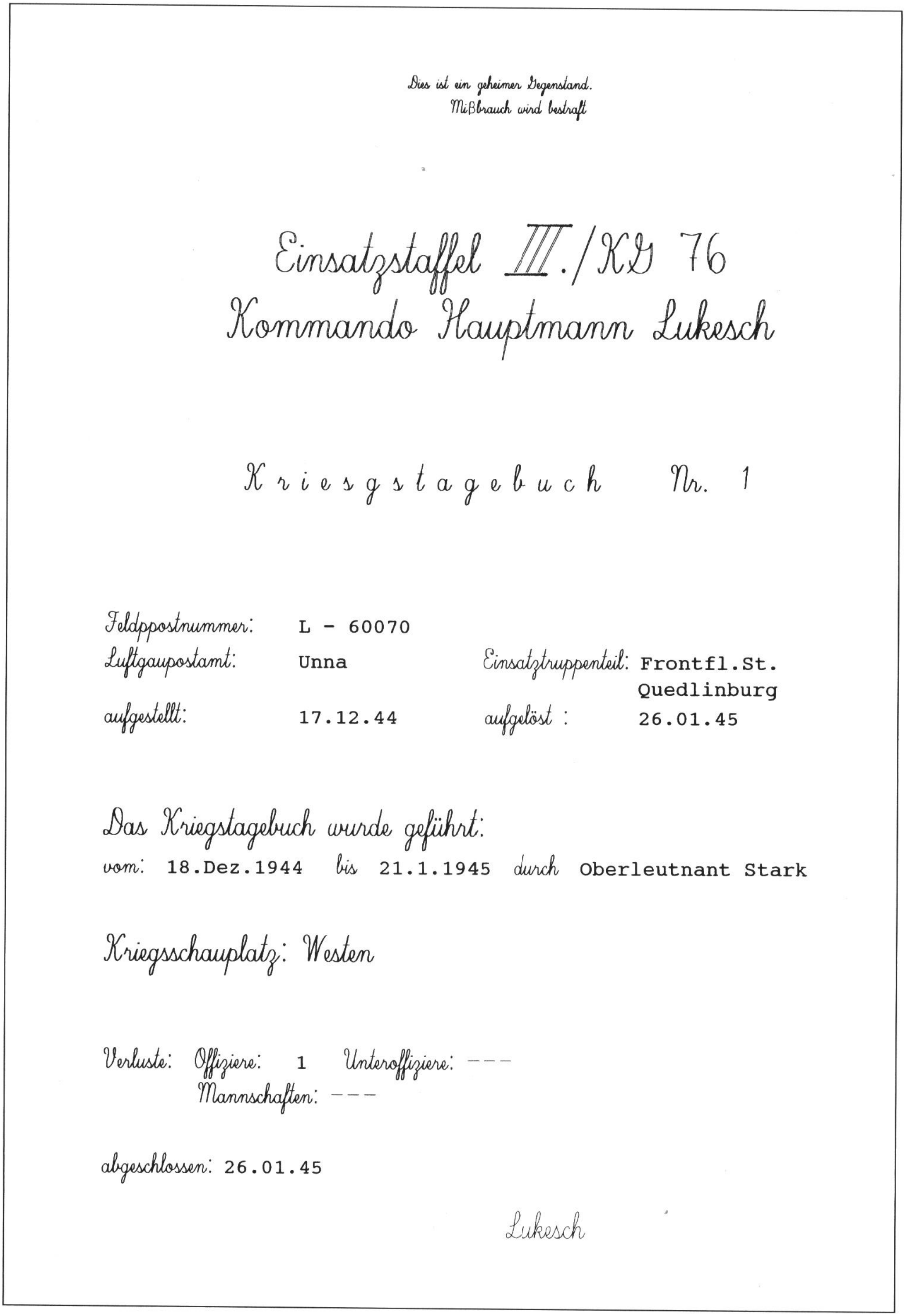
Die Ar 234 hat sich im Westraum bewährt. Für laufenden Einsatz und Erfüllung aller gestellten Aufgaben sind fünf Fahrwerksmaschinen erforderlich. Die weiteren Maschinen müssen unbedingt mit Fu.G. 16 ZY und Erstling ausgerüstet werden. Sichtmöglichkeit nach hinten dringendst erforderlich. Aussenspiegel wegen Vereisung nicht möglich, schlagen Periskop vor, wegklappbar. Es ist weiter zu versuchen, den Bildgeräteraum evtl. durch die Triebwerke zu beheizen. Die Möglichkeit einer brauchbaren Kabinenheizung ist zu prüfen. Die Kompassanlage ist der grossen Ablenkungsfehler wegen nicht ausreichend, Kreiselstützung wird vorgeschlagen. Einbau im Rumpf wahrscheinlich günstiger. Bei laufendem Einsatz müssen unbedingt vorhanden sein, da das Kommando völlig auf sich selbst gestellt ist:

2 Trecker oder mittlere Gleis-Ketten-LKW
1 kleiner PKW
2 LKW 3 1/2 t
1 mittleres Krad
3 Kleinst Kräder
2 Anlasswagen für Start- und FT-Betrieb
1 Tankwagen für J2.

gez. Götz
Oberleutnant u. Staffelkapitän



Frontansicht der einsitzigen Bomberausführung der Baureihe C (als Attrappe).



Dies ist ein geheimer Gegenstand.
Mißbrauch wird bestraft

Einsatzstaffel III./KG 76
Kommando Hauptmann Lukesch

Kriesgstagebuch Nr. 1

Feldpostnummer: L - 60070

Luftgaupostamt: Unna

Einsatztruppenteil: Frontfl.St. Quedlinburg

aufgestellt: 17.12.44

aufgelöst : 26.01.45

Das Kriegstagebuch wurde geführt:

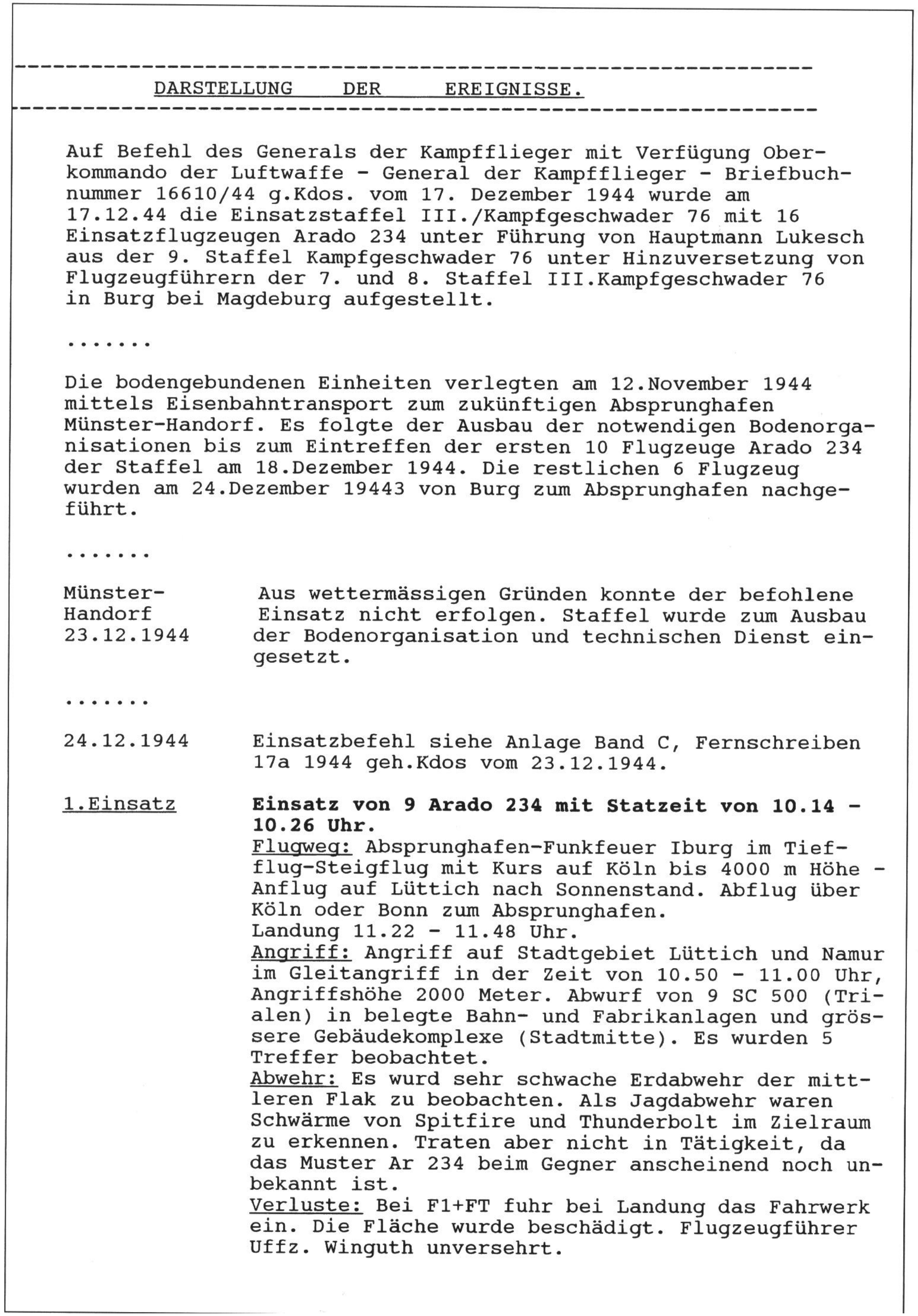
vom: 18.Dez.1944 bis 21.1.1945 durch Oberleutnant Stark

Kriegsschauplatz: Westen

Verluste: Offiziere: 1 Unteroffiziere: ---
Mannschaften: ---

abgeschlossen: 26.01.45

Lukesch



DARSTELLUNG DER EREIGNISSE.

Auf Befehl des Generals der Kampfflieger mit Verfügung Oberkommando der Luftwaffe - General der Kampfflieger - Briefbuchnummer 16610/44 g.Kdos. vom 17. Dezember 1944 wurde am 17.12.44 die Einsatzstaffel III./Kampfgeschwader 76 mit 16 Einsatzflugzeugen Arado 234 unter Führung von Hauptmann Lukesch aus der 9. Staffel Kampfgeschwader 76 unter Hinzuversetzung von Flugzeugführern der 7. und 8. Staffel III.Kampfgeschwader 76 in Burg bei Magdeburg aufgestellt.

....

Die bodengebundenen Einheiten verlegten am 12.November 1944 mittels Eisenbahntransport zum zukünftigen Absprunghafen Münster-Handorf. Es folgte der Ausbau der notwendigen Bodenorganisationen bis zum Eintreffen der ersten 10 Flugzeuge Arado 234 der Staffel am 18.Dezember 1944. Die restlichen 6 Flugzeug wurden am 24.Dezember 19443 von Burg zum Absprunghafen nachgeführt.

....

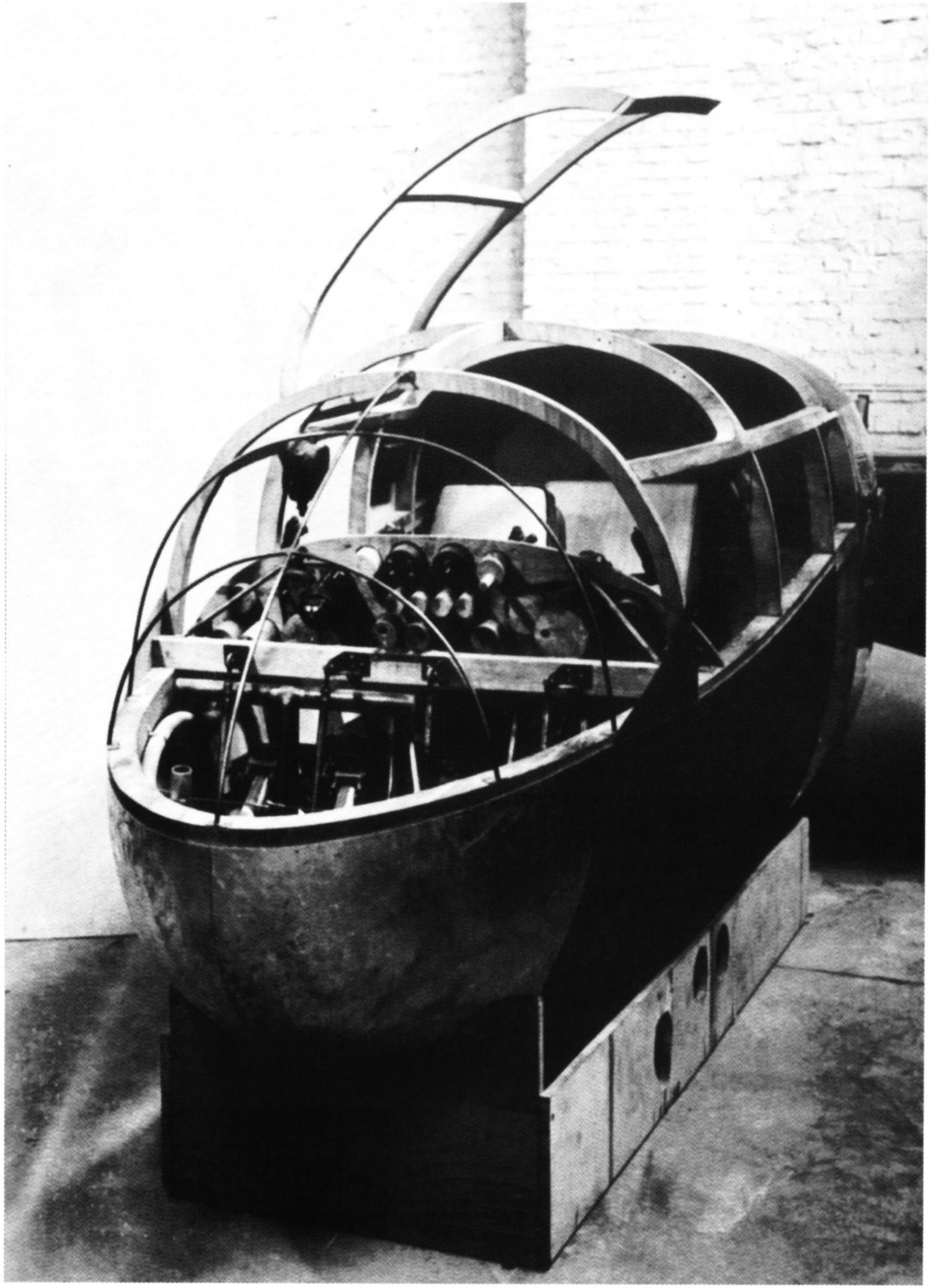
Münster- Handorf 23.12.1944	Aus wettermässigen Gründen konnte der befohlene Einsatz nicht erfolgen. Staffel wurde zum Ausbau der Bodenorganisation und technischen Dienst eingesetzt.
....	
24.12.1944	Einsatzbefehl siehe Anlage Band C, Fernschreiben 17a 1944 geh.Kdos vom 23.12.1944.
1.Einsatz	**Einsatz von 9 Arado 234 mit Statzeit von 10.14 - 10.26 Uhr.** Flugweg: Absprunghafen-Funkfeuer Iburg im Tief-flug-Steigflug mit Kurs auf Köln bis 4000 m Höhe - Anflug auf Lüttich nach Sonnenstand. Abflug über Köln oder Bonn zum Absprunghafen. Landung 11.22 - 11.48 Uhr. Angriff: Angriff auf Stadtgebiet Lüttich und Namur im Gleitangriff in der Zeit von 10.50 - 11.00 Uhr, Angriffshöhe 2000 Meter. Abwurf von 9 SC 500 (Trialen) in belegte Bahn- und Fabrikanlagen und grössere Gebäudekomplexe (Stadtmitte). Es wurden 5 Treffer beobachtet. Abwehr: Es wurd sehr schwache Erdabwehr der mittleren Flak zu beobachten. Als Jagdabwehr waren Schwärme von Spitfire und Thunderbolt im Zielraum zu erkennen. Traten aber nicht in Tätigkeit, da das Muster Ar 234 beim Gegner anscheinend noch unbekannt ist. Verluste: Bei F1+FT fuhr bei Landung das Fahrwerk ein. Die Fläche wurde beschädigt. Flugzeugführer Uffz. Winguth unversehrt.

2. Einsatz

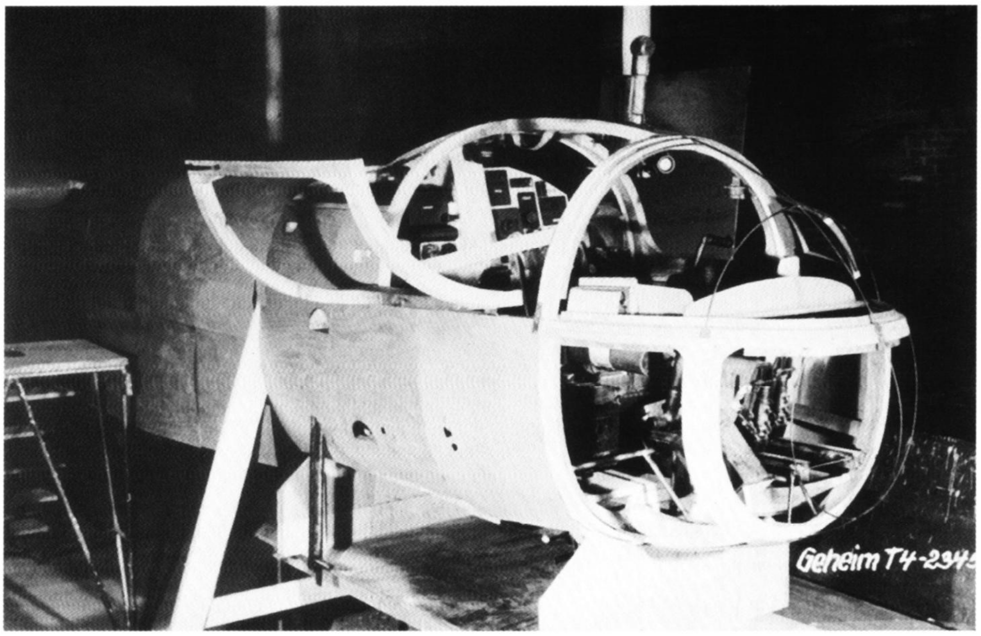
Einsatz von 8 Arado 234 mit Startzeit von 14.52 – 15.20 Uhr.
Flugweg: wie bei 1. Einsatz, Landung 16.00 - 16.25 Uhr.
Angriff: Angriff erfolgte auf gleiches Ziel wie 1. Einsatz im Gleitangriff in der Zeit von 15.31 - 16.00 Uhr mit Angriffshöhe 2000 bis 2400 Meter. Geworfen wurden 8 SC 500 (Trialen). 1 SC 500 wegen technischer Störung nicht ausgelöst und zurückgebracht. Eine Angriffswirkung auf Bahnhof Lüttich-Nord wurde von sämtlichen FLugzeugführern nicht erkannt.
Abwehr: Erdabwehr wurde nicht beobachtet aber es mussten im Zielraum starke Jagd und Bomberverbände durchflogen werden, die einen gut gezielten Bombenwurf stark behinderten. Angriff mit Beschuss von Jägern wurde nicht erkannt.
Verluste: keine
Bei beiden Einsätzen waren Flugweg und Ziel gut auszumachen und der Angriff hat als Störeinsatz seinen Zweck voll erfüllt. Beobachtet wurde, das die Bahnhöfe von Lüttich und Namur voll belegt sind. Im Norden der Stadt wurde ein mit Jagdflugzeugen belegter Flugplatz erkannt.

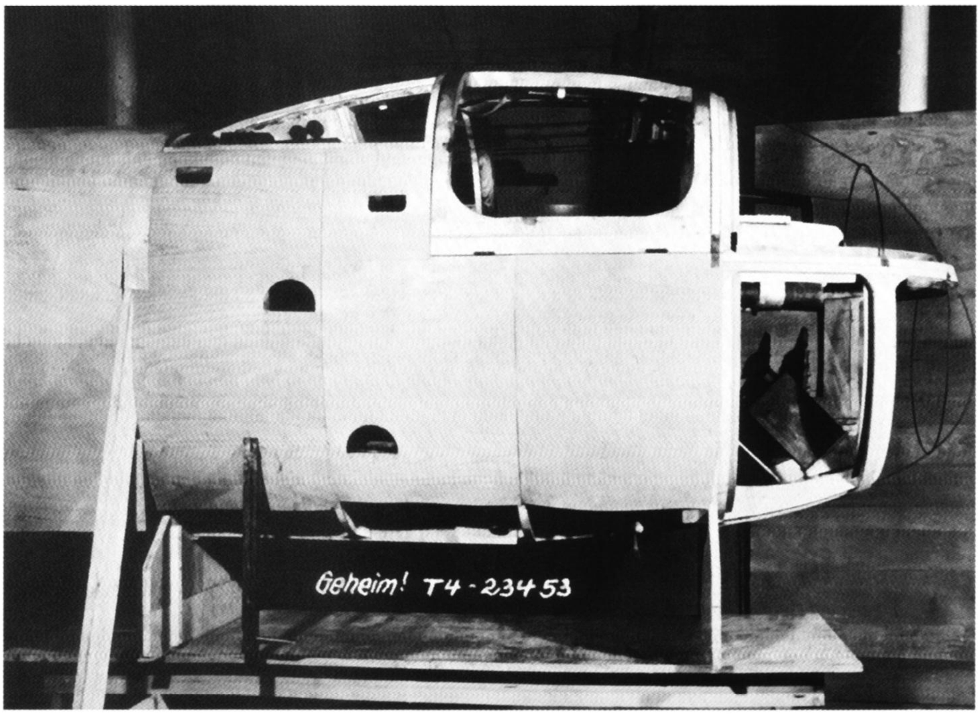
Bemerkungen: Eintreffen der restlichen 6 Arado 234 der Einsatzstaffel von Burg im Einsatzhafen.

....

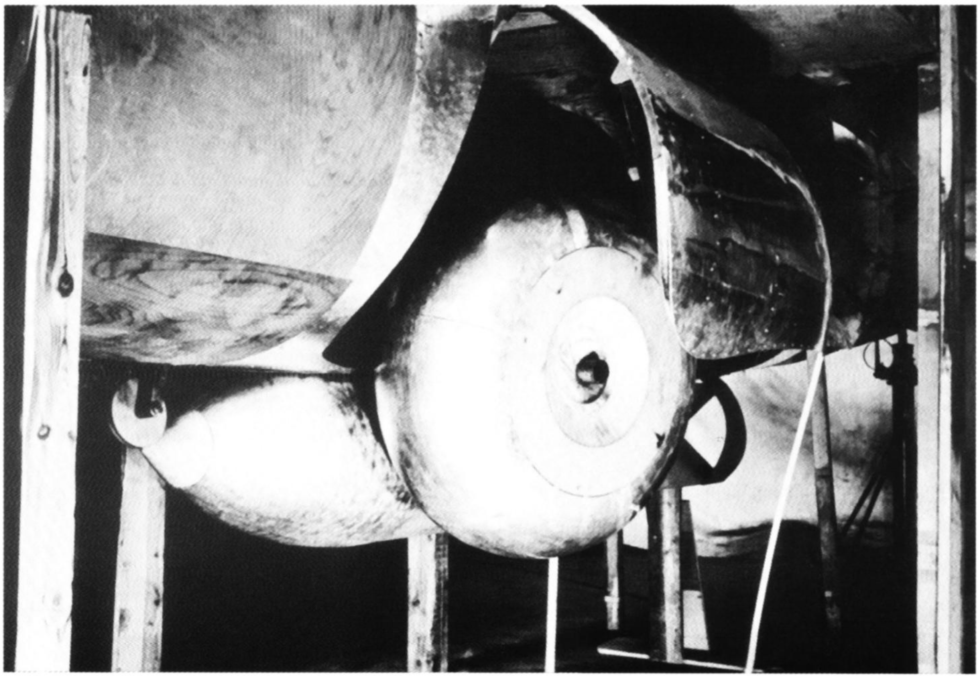


Ansicht der zweisitzigen Ar 234-Kabine mit nebeneineinanderliegenden Sitzen.

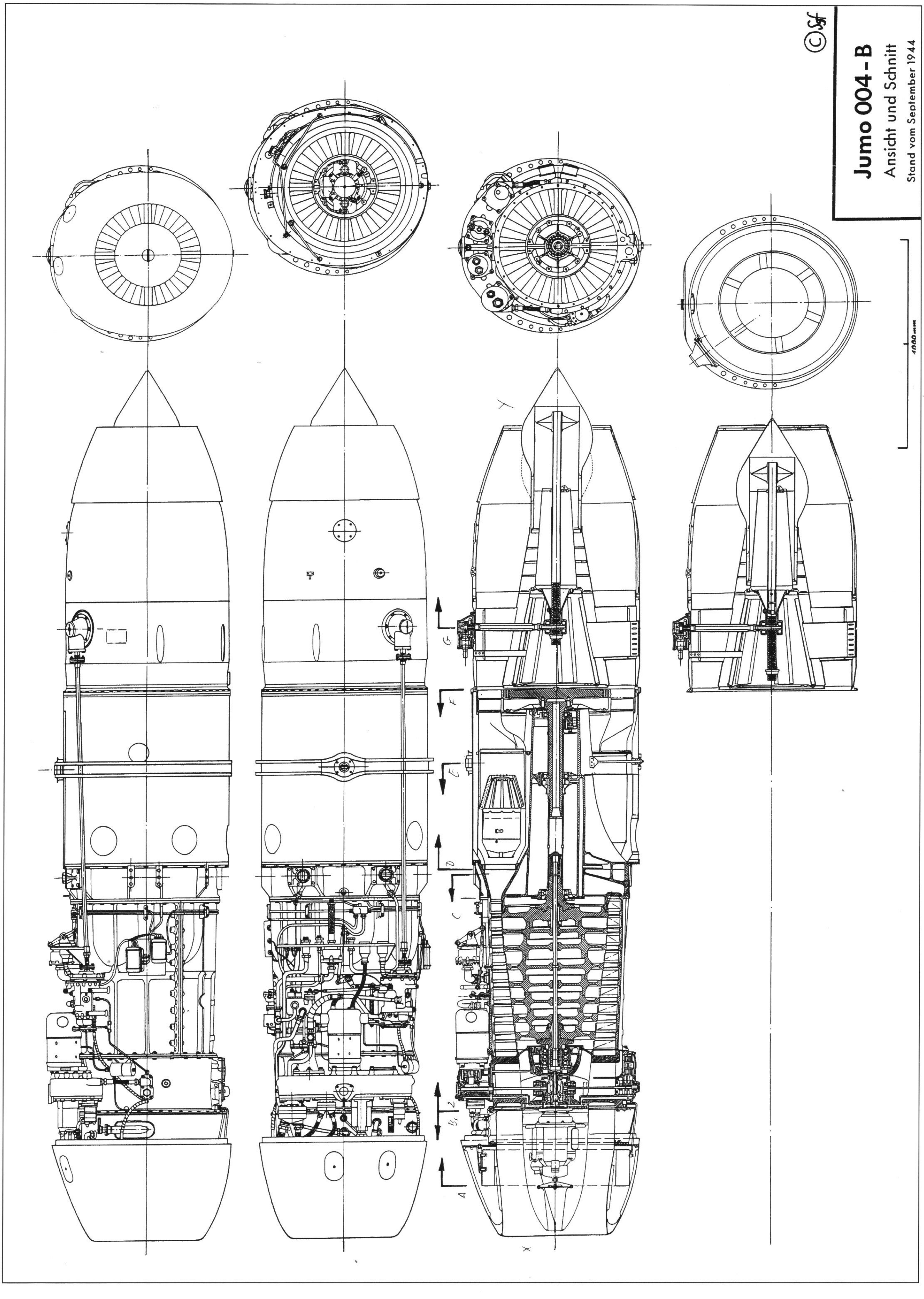

Geheim T4-234


Geheim! T4-23453

Die mehrfach geänderte Kabinen-Attrappe der Ar 234 C.



Die Verwendung von 1400 kg schweren Lasten galt als obere Grenze der Lademöglichkeiten.

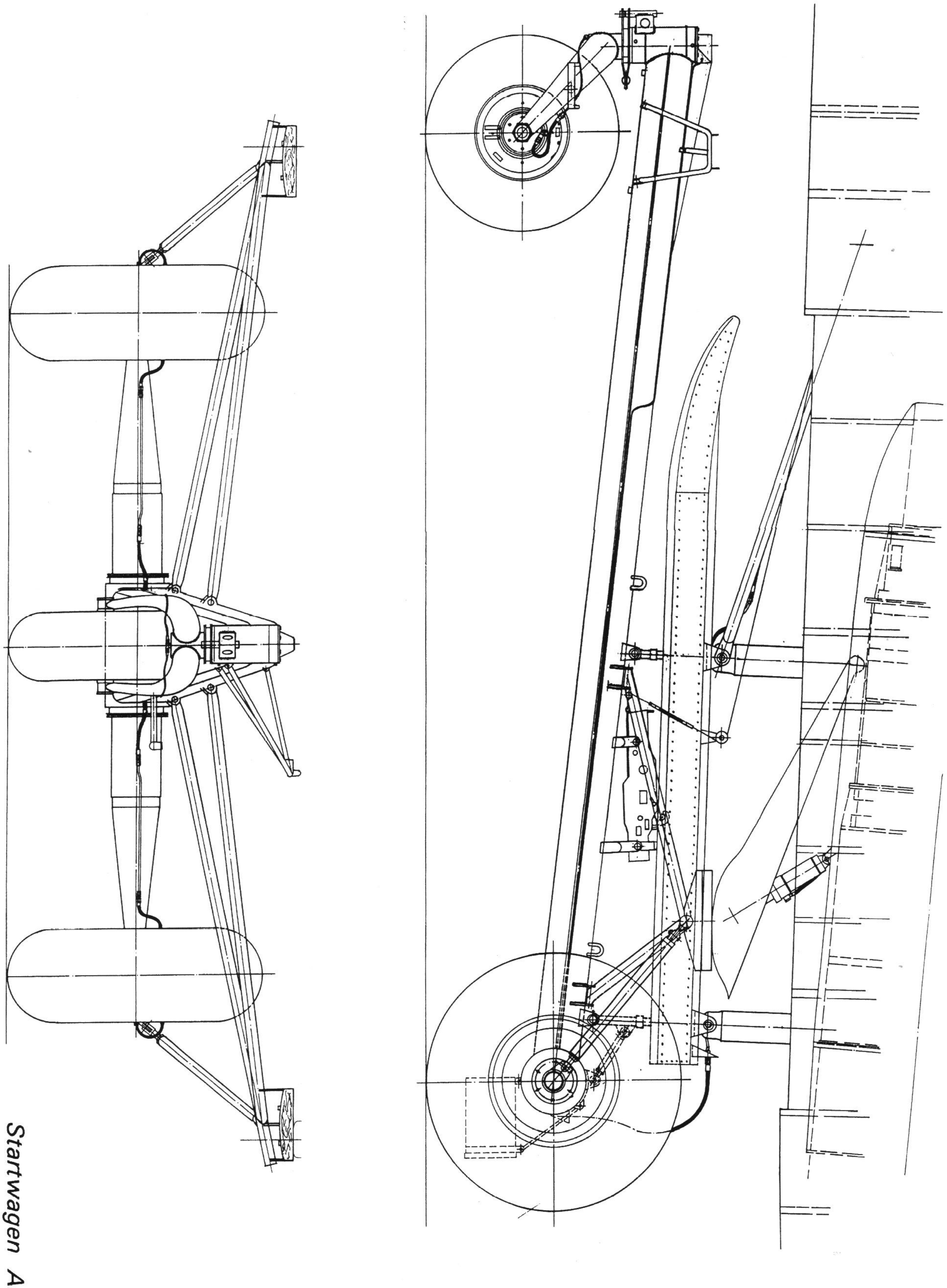


Jumo 004 - B

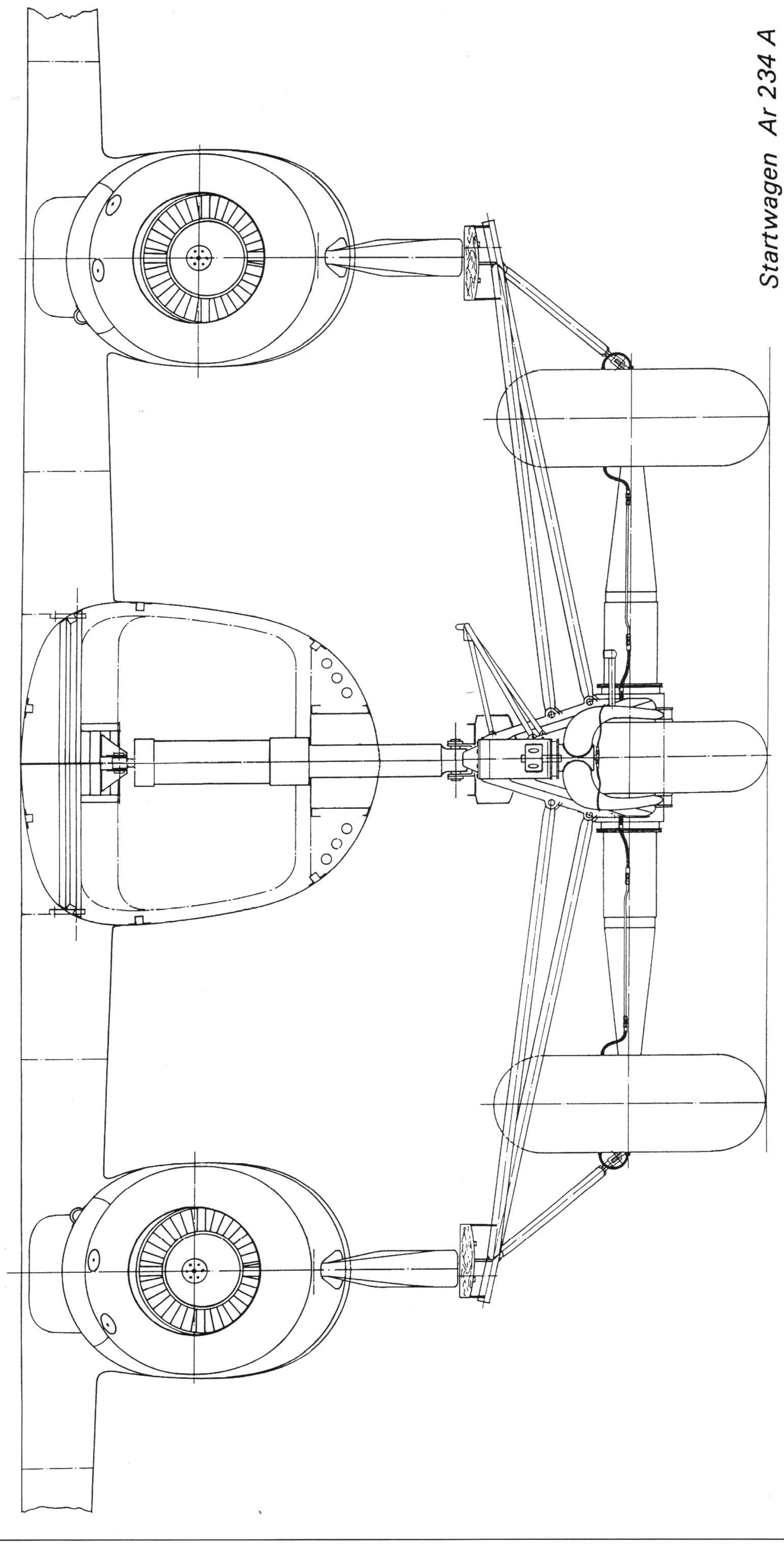
Ansicht und Schnitt

Stand vom September 1944

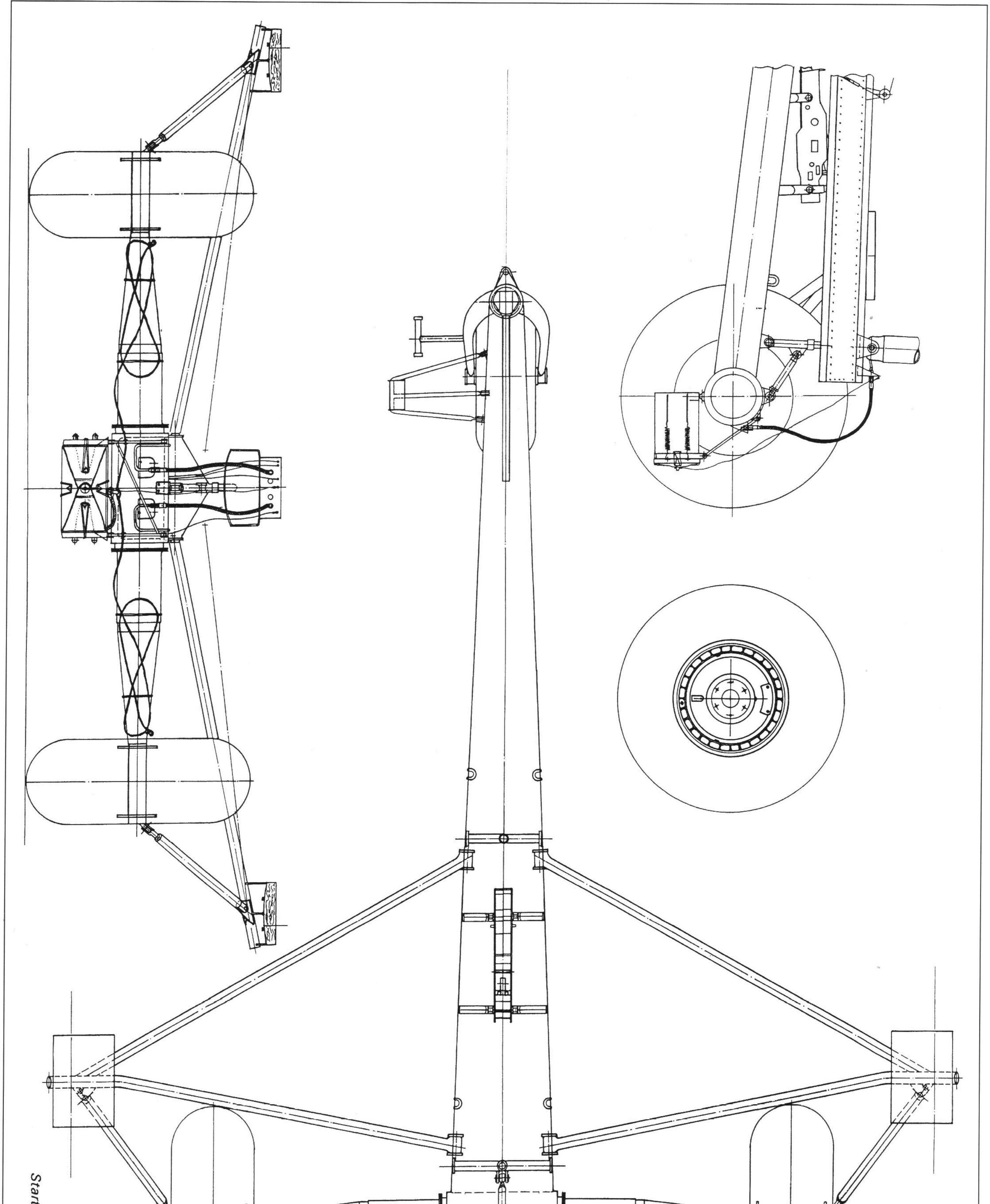
©SF
1000 mm
A
B1
2
C
D
E
F
G
X
Y



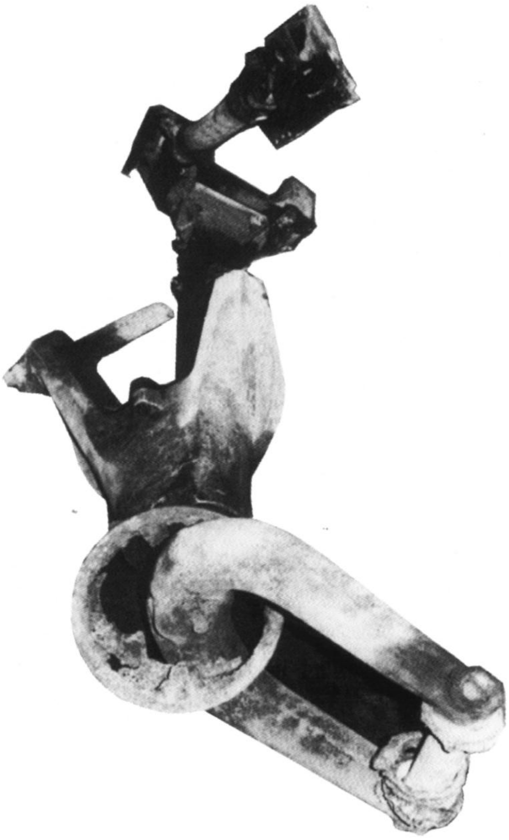
Startwagen Ar 234 A



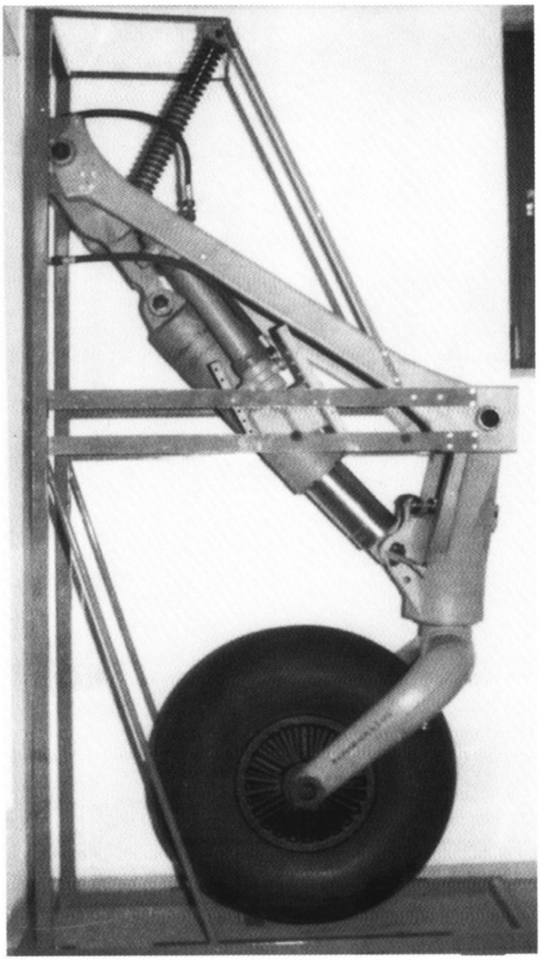
Startwagen Ar 234 A

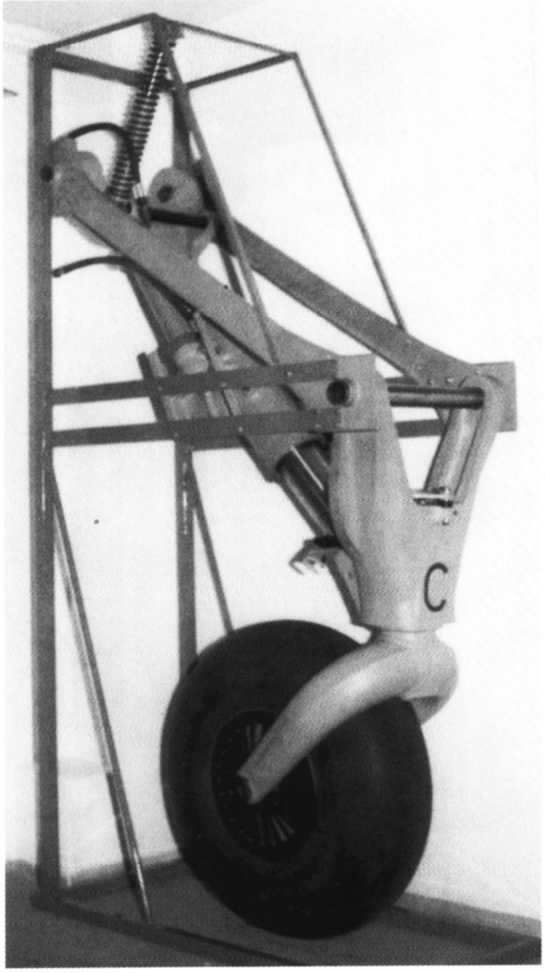


Startwagen Ar 234 A

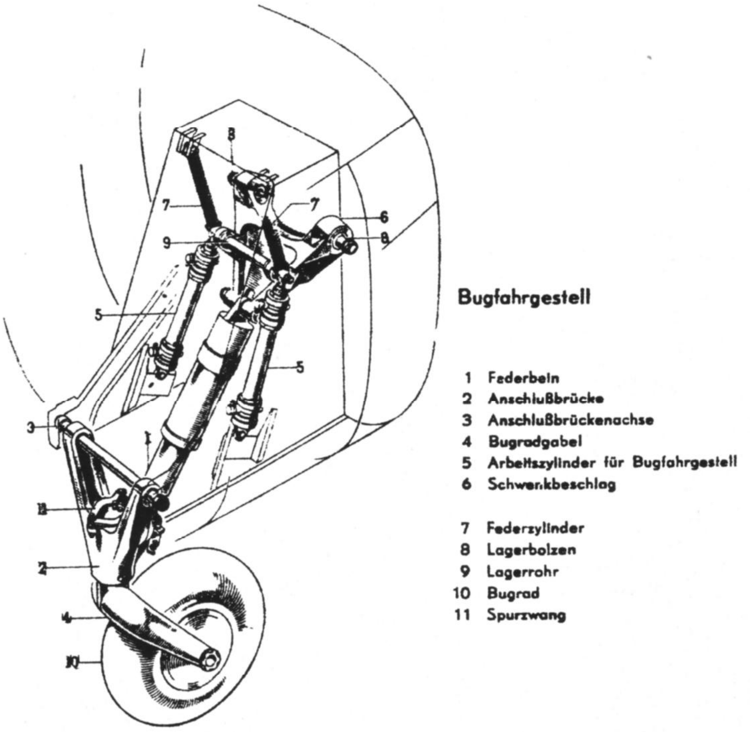


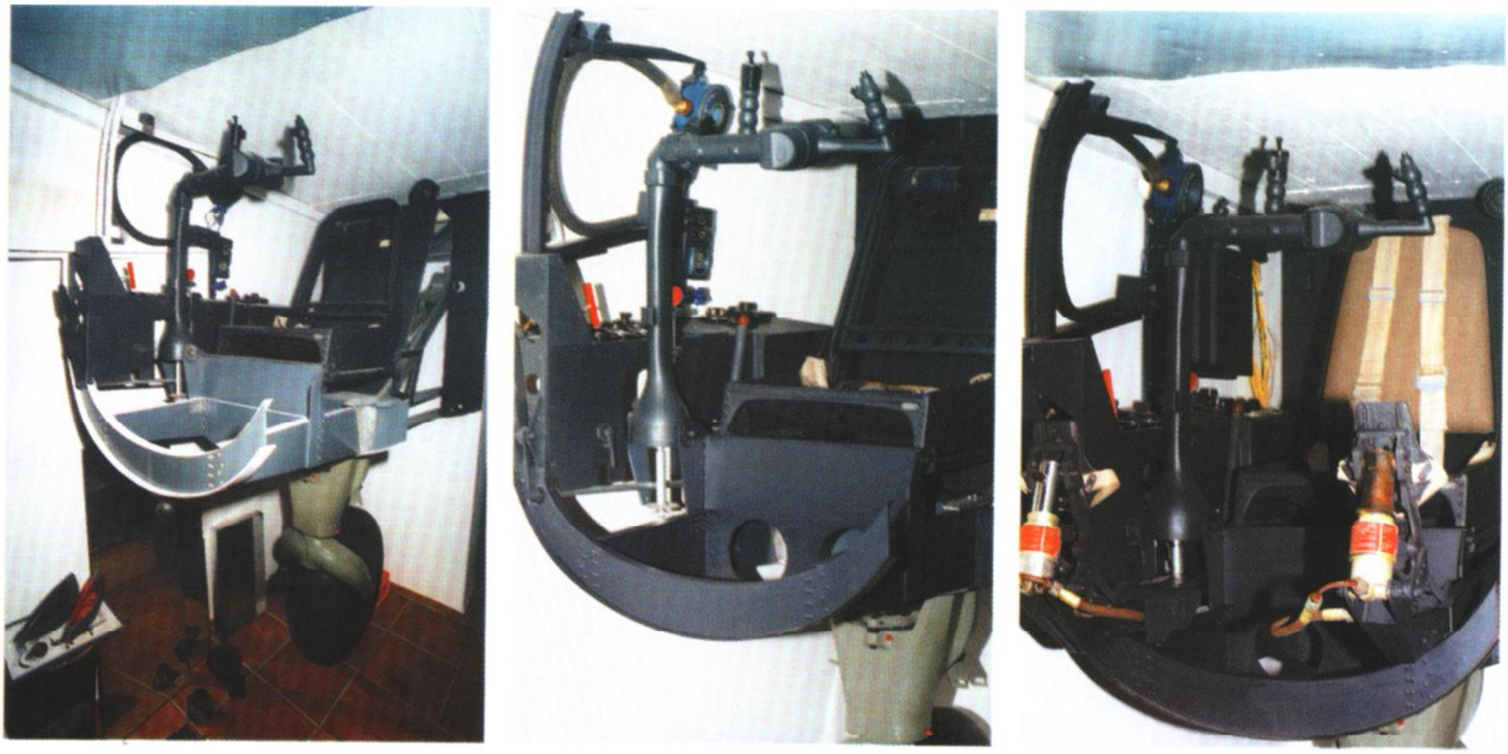
Das Bugfahrwerk einer Arado Ar 234 aus einem Wrackfund vor der Restauration.



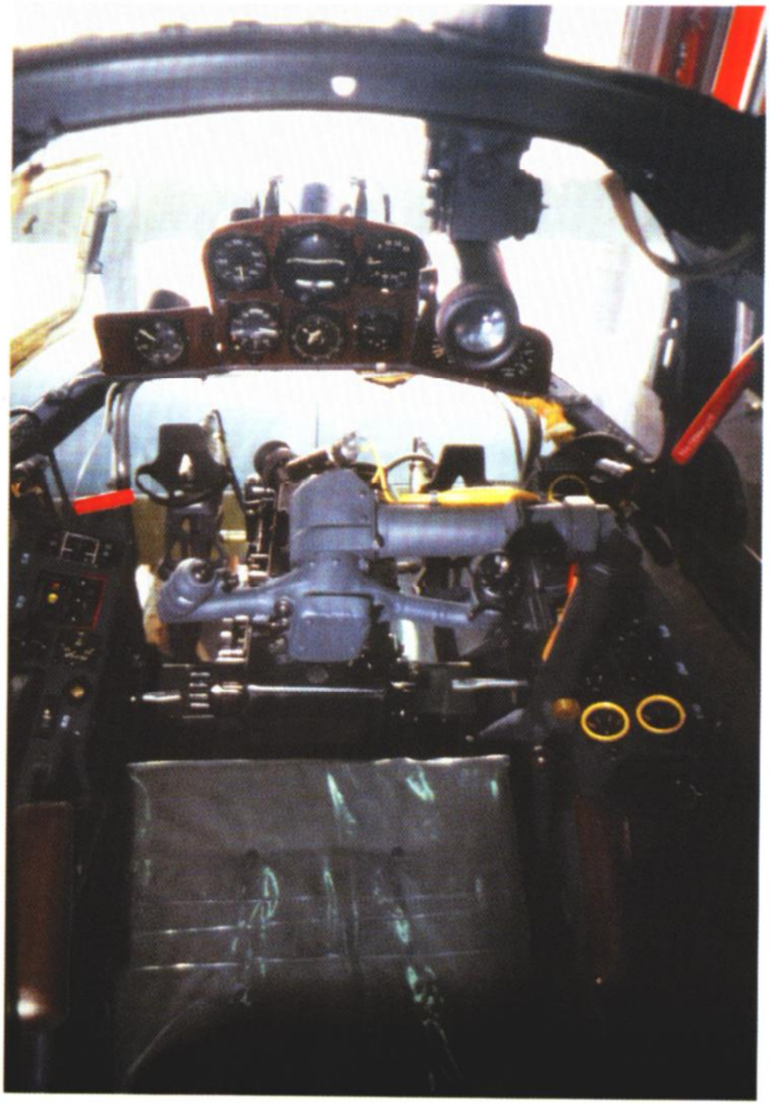


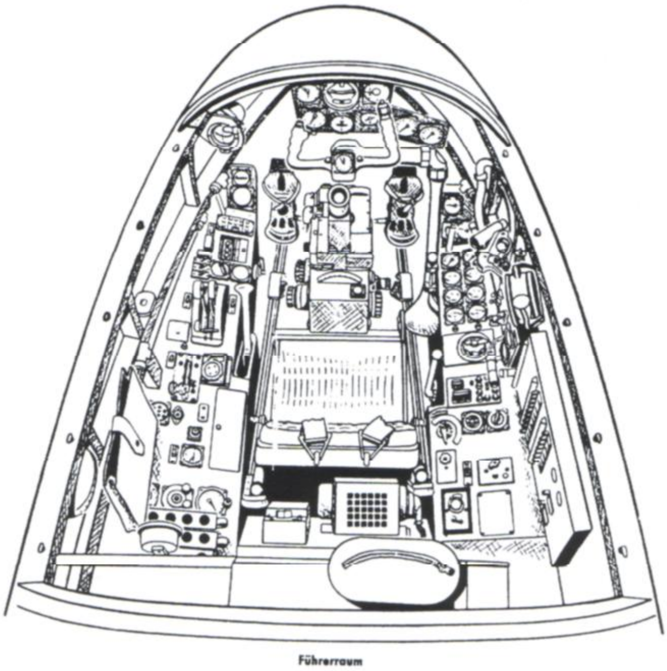
Rechts u. unten links) Ansicht des kompletten Bugfahrwerks nach der Restauration durch Günter Sengfelder.


8
7
7
6
9
8
5
5
3
1
11
2
4
10
Bugfahrgestell
1 Federbein
2 Anschlußbrücke
3 Anschlußbrückenachse
4 Bugradgabel
5 Arbeitszylinder für Bugfahrgestell
6 Schwenkbeschlag
7 Federzylinder
8 Lagerbolzen
9 Lagerrohr
10 Bugrad
11 Spurzwang



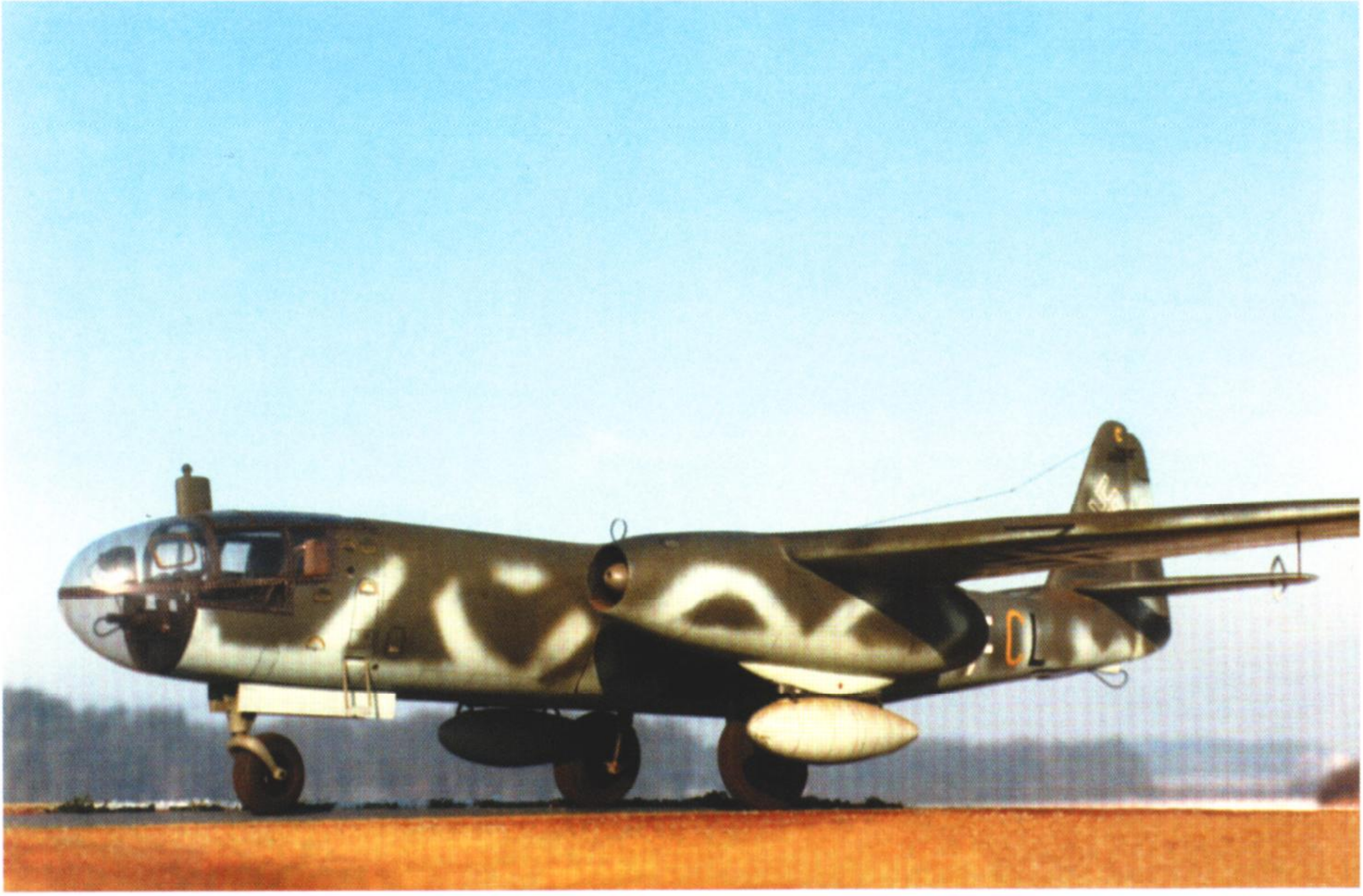
Die hier dargestellten Detailstudien zeigen den Beginn und die fortlaufenden Stadien eines Arado Ar 234 Cockpitaufbaus durch Günter Sengfelder.



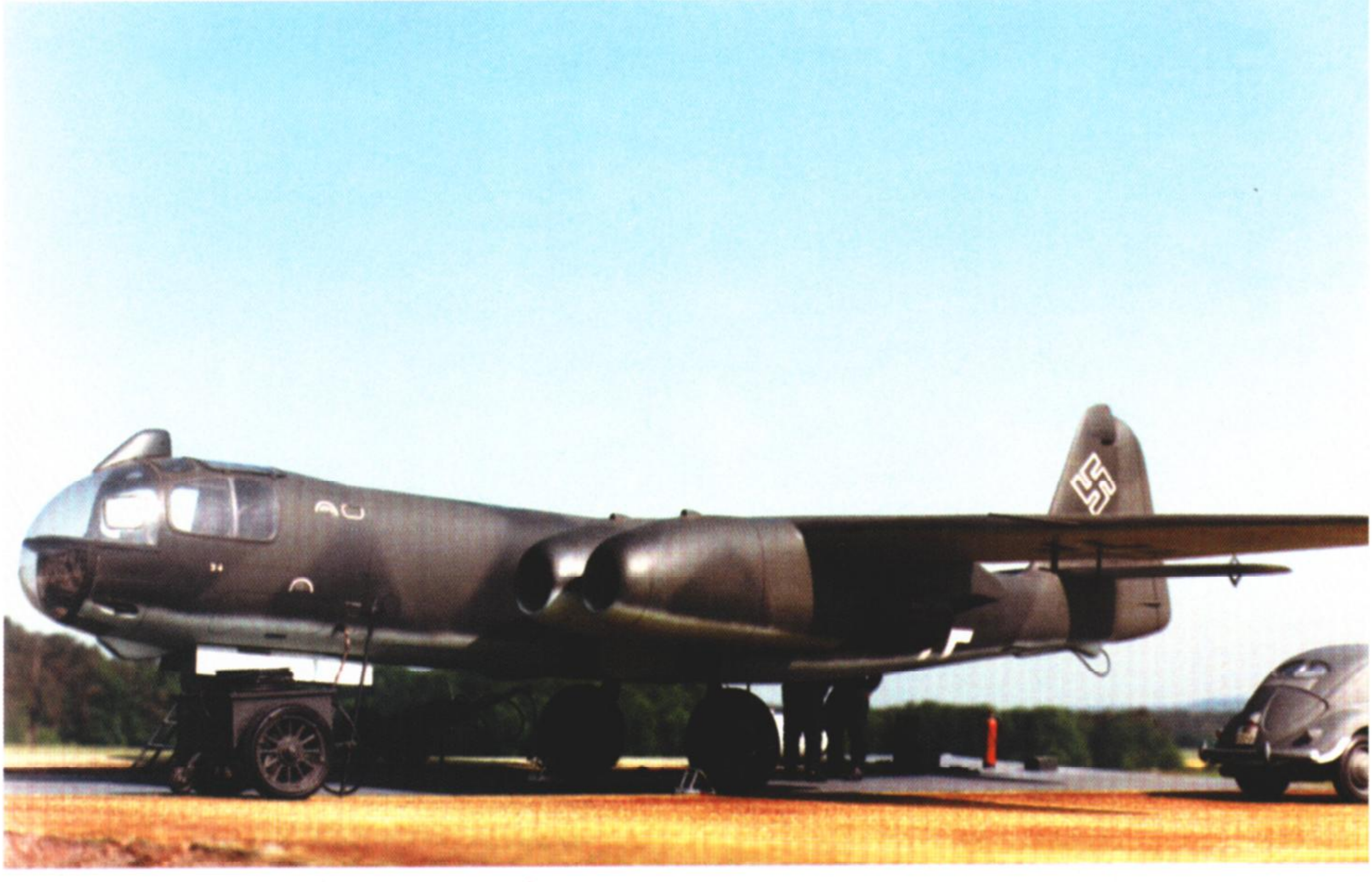


Zeichnerische Darstellung der Arado Ar 234 Cockpitauslegung.

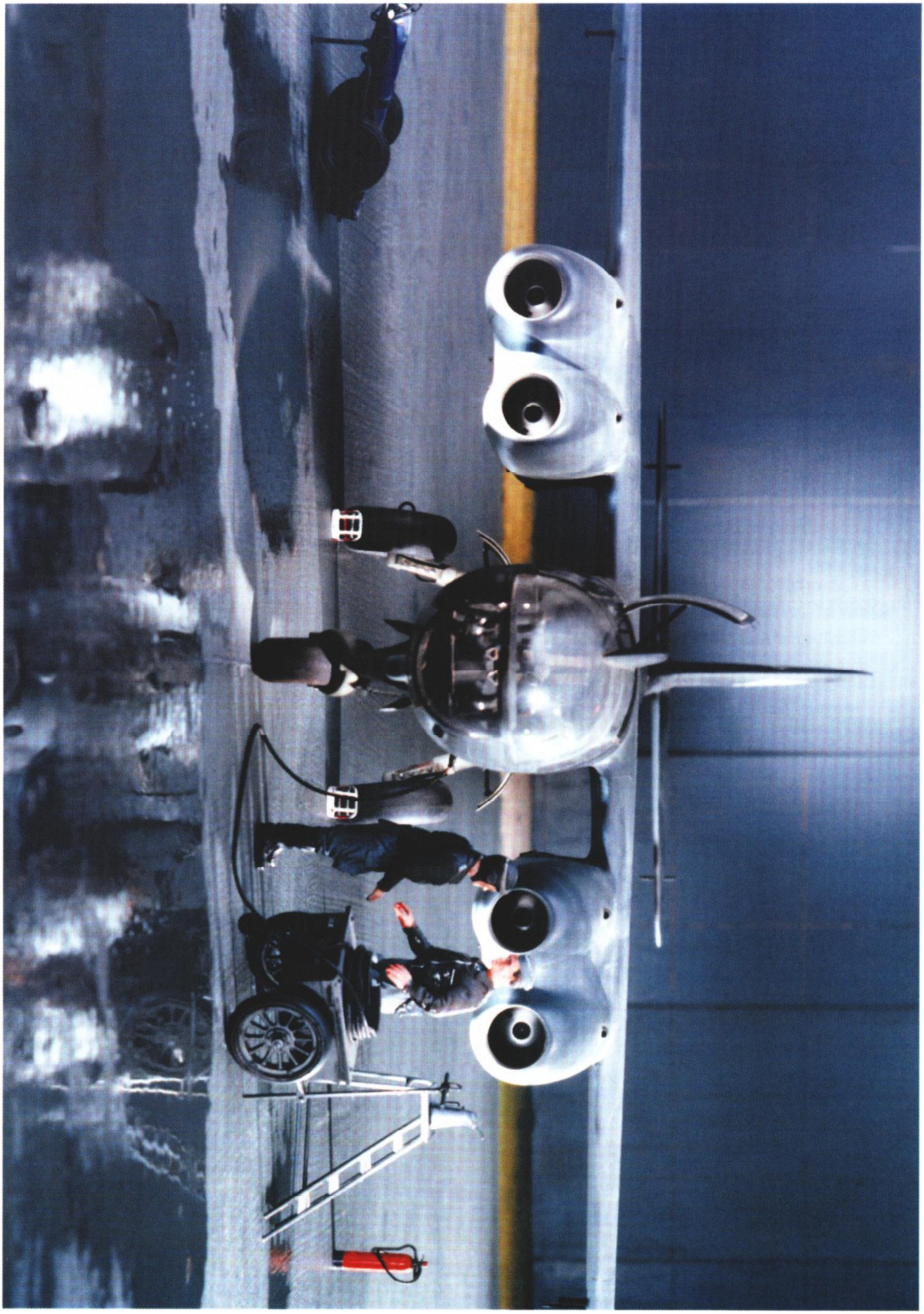
Links) Innenaufnahme einer in den USA meisterhaft restaurierten Arado Ar 234 B.



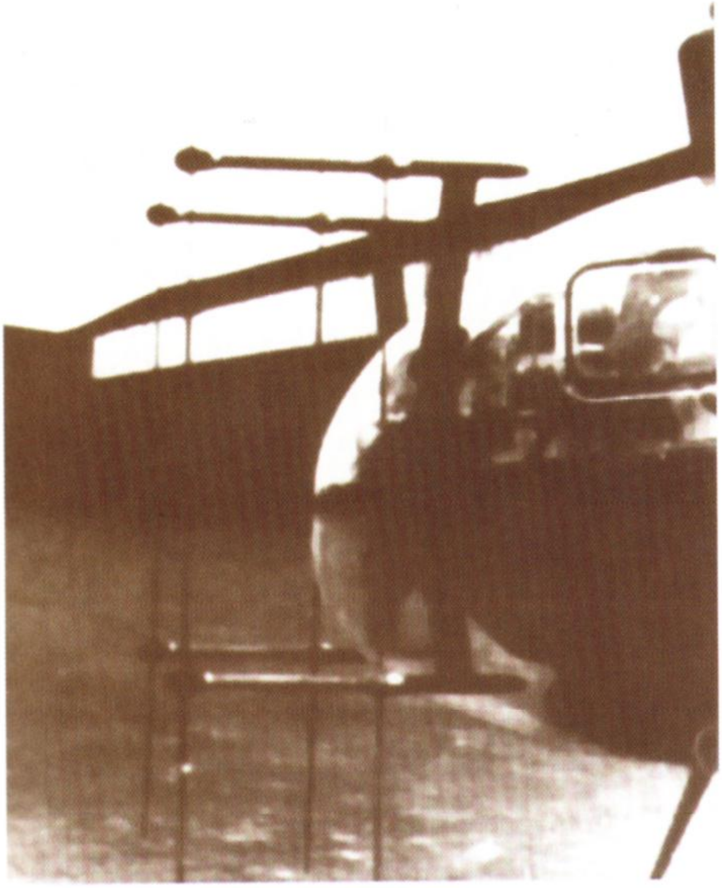
Traummodell einer Arado Ar 234 B im Maßstab 1:15, gebaut von Günter Sengfelder.

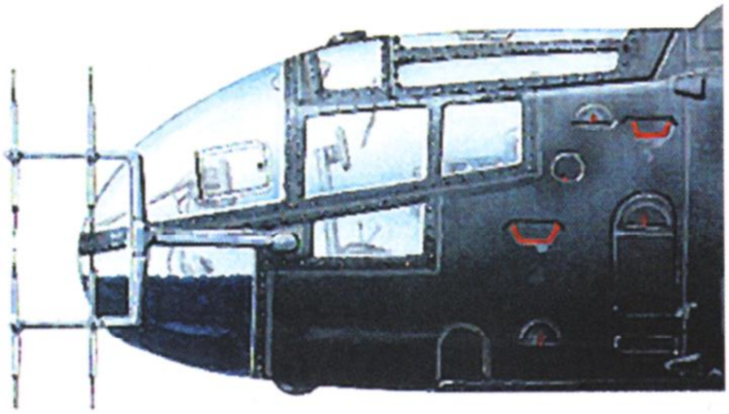


Arado Ar 234 C im Maßstab 1:15. Auch dieses Modell stammt aus der Sammlung Sengfelder ist stellt eine wahre Augenweide dar.

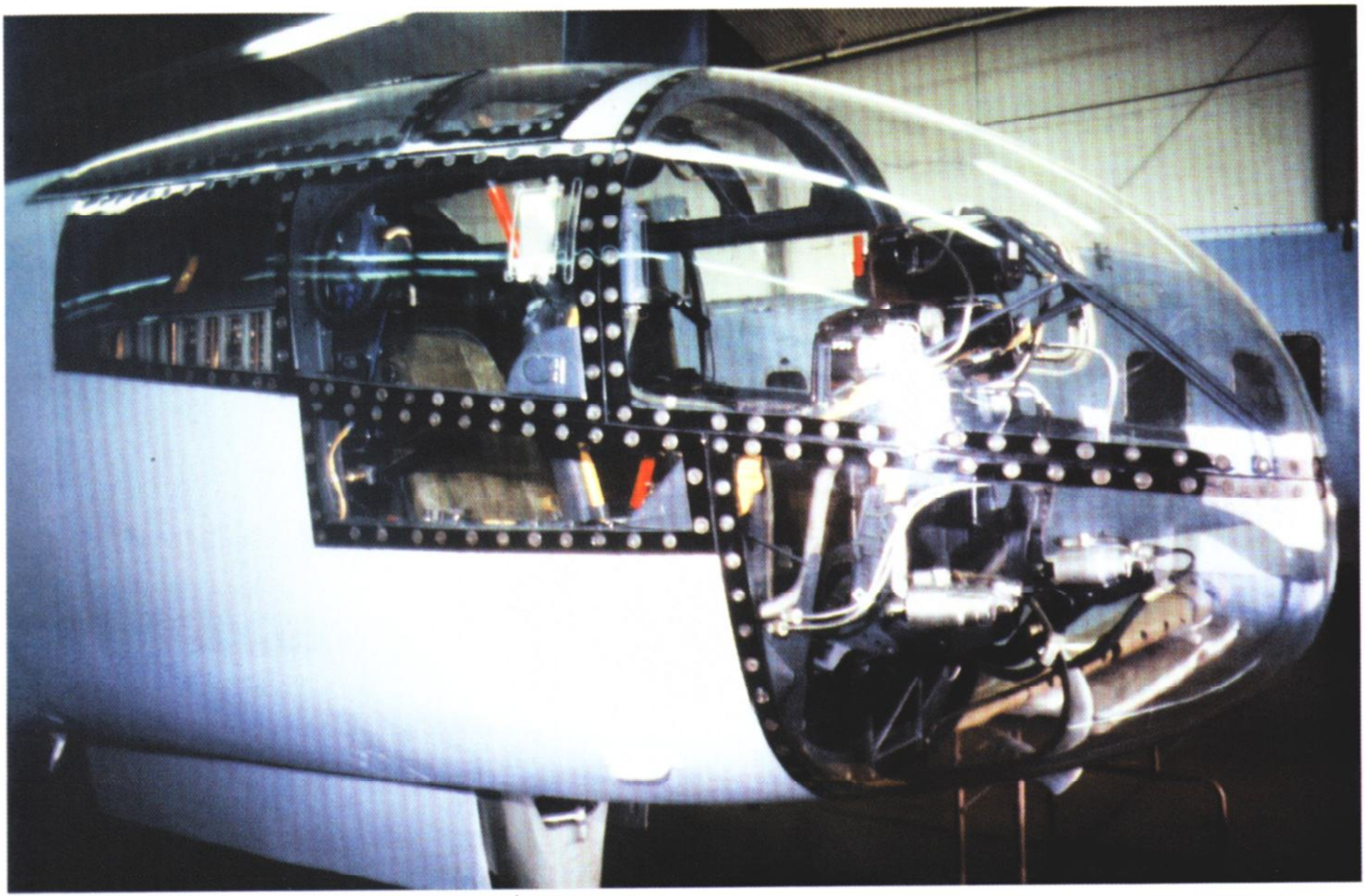


Ein Meisterphoto von Robert Kroeschel. Einsatzszene mit einer Arado Ar 234 C aus der Sammlung Sengfelder.





Die einzige Fotorarität, die beweist, daß es die Arado Ar 234 B-2/N wirklich gab. Anfang 1945 waren mindestens zwei Maschinen beim „Kommando Bonow" vorhanden. Rechts eine graphische Darstellung der Antennenanlage.



Die hervorragend restaurierte Kabine der Ar 234 im NASM. Bemerkenswert die elegante Linienführung der verglasten Kanzel.